قناة السويس

- فكرة حفر القناة منذ عصر الفراعنة
- أثر قناة السويس في النمو العمراني
- التحديات التي واجهت القناة
- مشروعات تطوير القناة
- المقاومة الشعبية لمدن القناة
- أثر القناة في تجارة العالم واقتصاد مصر

حازم إسماعيل السيد

دار التقوى
للنشر والتوزيع

الكتاب : **قناة السويس**

المؤلف : **حازم إسماعيل السيد**

الناشر :

دار التقوى

للنشر والتوزيع

٨ شارع زكي عبد العاطي

(من شارع عمر بن الخطاب)

عرب جسر السويس – القاهرة

ت : ٢٩٨٩٩٤٣

المدير المسئول / محاسب

عبد الناصر إبراهيم إمام

الطبعة الأولى

١٤٢٦ هـ - ٢٠٠٦ م

رقم الإيداع : ٢٠٤٥ / ٢٠٠٦

ترقيم دولي : 8- 53 – 5840 – 977

كومبيوتر وإخراج فني
ومراجعة لغوية

عادل أبو المعاطي

ت : ٨٠٩٠٩٦١ - ٨٠٩٢٥٦٠

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمة

قناة السويس جزء غالٍ أصيل من أرض مصر ، فهي بمثابة الشريان الذي تحيا به مصر ، وإن كان هيرودوت المؤرخ الإغريقي القديم يقول : « مصر هبة النيل » ، لأن النيل يجري فيها بالخير والنماء ، فإن كان هو شريان الحياة لمصر ، فقناة السويس هي الأخرى شريان ينبض من قلب مصر المعطاء ، شريان يدر على شعب مصر برزق الله ، ويسهم في عز مصر ورفاهيتها .

جزء حبيب حفرته سواعد رجالنا ، فقدنا فيه من خيرة رجالنا الذين اختلط ثراها بعرقهم ودمائهم ، فكانت القناة مسرحاً لكثير من الحروب والصراعات ، فكم طمع فيها الطامعون ، وراود مصرَ عنها الغاصبون ، وهي وشعبها في وجه الظلم صامدون ، قد عركتهم الحروب ، وأكسبتهم دربة ومراساً .

فيأتي بعد كل إخفاقة لهم نهوض وبعث ، إذ يستفيق رجالها أقوى باعاً وأشد عوداً ، فيكسروا أغلال الاستعمار ، ويحطموا قماقم الاستعباد ، وتنتزع مصر حريتها قسراً بصدق الإرادة ، وقوة الإيمان .

لقد ضرب رجال مصر أروع الأمثلة في الذود عن القناة واستعادتها بعد أن ضيعتها أيدي الخونة والمتخاذلين ، فعادت القناة إلى صدر أمها الرءوم مصر ، فهي لمصر وبمصر .

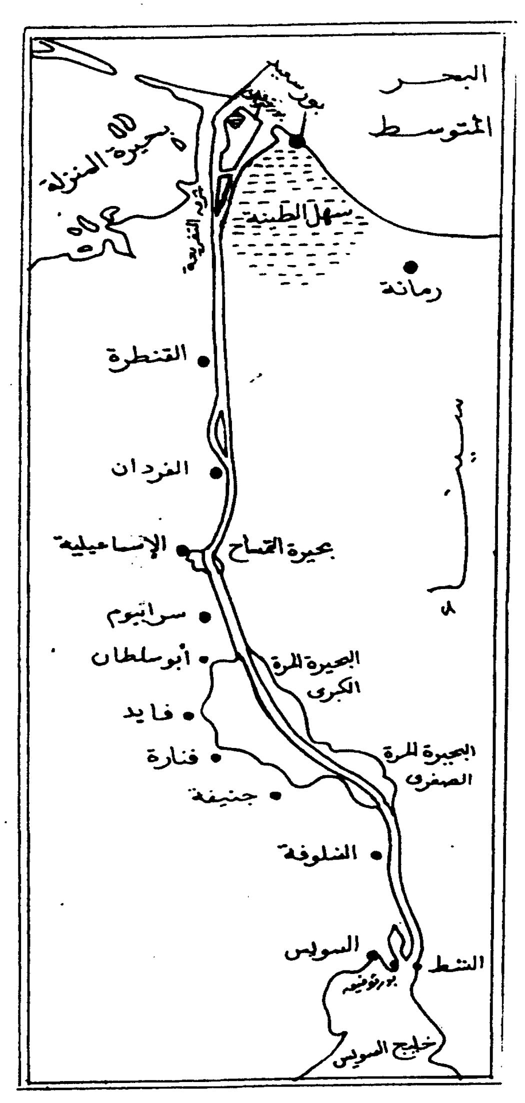
وهذه رسالة فداء سطرها أبناء مصر ، [illegible] للأجيال [illegible] شهادة للتاريخ تُخلد فيها تمسكنا بحقنا فيها على [illegible] أجيال وأجيال [illegible] الله فيها أن يستمر العمل قُدُماً في سبيل تطويرها والإعلاء من شأنها ، لتقف للتحديات قويةً صامدة صمود الزمان ، لا ينال منها حاقد ، ولا يكيدها معتدٍ .

والله وليّ التوفيق .

حازم إسماعيل السيد

القاهرة : ١٣ ذو القعدة ١٤٢٦ هـ

١٥ ديسمبر ٢٠٠٥ م


البحر المتوسط
بور سعيد
بحيرة المنزلة
سهل الطينة
رمانة
القنطرة
الفردان
الإسماعيلية
بحيرة التمساح
سرابيوم
أبو سلطان
البحيرة المرة الكبرى
فايد
فنارة
البحيرة المرة الصغرى
جنيفة
الشلوفة
السويس
الشط
بور توفيق
خليج السويس

قناة السويس

الباب الأول

قناة السويس

قناة السويس واحدة من أنشط القنوات التجارية في العالم ، وهي ممر مائي صناعي يربط بين البحرين المتوسط والأحمر ، وتقع بين خطيْ عرض ٣٠ _ ٣٢ تقريباً .

كان يبلغ طول القناة عند حفرها وافتتاحها الأول ١٦٤ كيلو متراً ، ثم وصلت الآن بعد توسعتها نحو ١٩٥ كيلو متراً .. وتمر قناة السويس من الشمال إلى الجنوب ببور سعيد ، وتمتد في خط مستقيم نحو الجنوب مارة بمنطقة الملاحة وسهل الطينة ومدينة القنطرة والبلاح والفردان ، ثم تصب في بحيرة التمساح التي تحدها مدينة الإسماعيلية من الغرب ، ثم تمتد القناة لتصل بحيرة التمساح بالبحيرات المرة الكبرى والصغرى .

وبذلك تقسم البحيرات المرة قناة السويس إلى جزئين : جزء يمتد أعلاها ، وآخر أسفلها . ويصب الجزء الممتد من البحيرات المرة الصغرى في خليج السويس قرب بور توفيق ببرزخ السويس .

وقد مرت القناة بعدة توسعات في عرض القناة ، فقد كان عرضها عند الافتتاح الأول ٢٢ متراً عند القاع ، و ٧٠ متراً عند السطح ، وأصبحت بعد التوسعة ٩٢ متراً عند القاع ، و٢٢٦ متراً عند السطح ، أما العمق فقد كان ٨ أمتار بلغ بعد زيادة التعميق نحو ١٩ متراً .

ولا يسمح عرض القناة في أغلب أجزائها إلا بمرور سفينة واحدة من الحاويات العملاقة في اتجاه واحد ، وتتعرض قناة السويس نتيجة لاتصالها ببحرين مختلفين في الموقع والمساحة لتغيير سرعة التيار المائي بين مكان وآخر في مختلف الأوقات ، كما أن التيار المائي يتغير في القناة أربع مرات يومياً أي كل ٦ ساعات ، ويبلغ فارق منسوب المياه بين أعلى مَدٍّ وأدنى جَزْرٍ نحو ٥٠ سم في الشمال و٢ متر في الجنوب .

أهم منشآت القناة

مبنى الإرشاد :

يقع مبنى الإدارة المسئولة عن تشغيل قناة السويس والذي يُعرف بمبنى الإرشاد بمدينة الإسماعيلية ، وتتبع جميع منشآت القناة لهذه الإدارة ، ويخدم في هذه المنشآت التي تقع بمدن القناة الثلاث (السويس ـ الإسماعيلية ـ بور سعيد) نحو ٢٠ ألف عامل وموظف يقومون على خدمة هذا المرفق الملاحي الضخم .

شركة التمساح لبناء السفن :

تأسست في ٧ إبريل ١٩٦١ م برأس مال قدره ١٠٠ ألف جنيه ، لتقوم ببناء السفن المساعدة والعائمات بمختلف أنواعها ، كالقاطرات والكراكات والأوناش العائمة والصنادل وسفن الإرشاد واللنشات السريعة ، ثم تطور نشاطها لتشمل أعمال المقاولات البحرية ، كتركيب مراسي السفن ، وتركيب خطوط المواسير البحرية ، وتركيب شمندورات الرباط .

شركة القنال للحبال :

تأسست عام ١٩٦٣ م في المنطقة الجمركية ببورسعيد ، وهي تنتج الحبال المصنوعة من ألياف المانيلا والسيزال ، وكذلك الخيوط والدوبارة التي تستعمل في الصيد والتحزيم والتربيط وجميع الأعمال البحرية ، علاوة على إنتاج المشايات السيزال الملونة التي تستعمل في طرقات السفن والمنشآت المختلفة .

شركة القناة لأعمال الموانى :

تأسست في يناير ١٩٦٥ م برأسمال قدره ٢ مليون جنيه لتقوم بالأعمال الهندسية البحرية المختلفة وتصميم وتنفيذ المشروعات الإنشائية البحرية كحواجز الأمواج والأرصفة والمراسي وجميع أعمال المباني والتركيبات والتجهيزات الميكانيكية والكهربائية الخاصة بها ، كما تقوم بأعمال التطهير بالكراكات وعمليات القطر والإنقاذ والانتشال البحري ومشروعات الحماية الهندسية للشواطيء ، ومن أهم

مشروعاتها : عملية رصف ميناء أبي قير البحري ، كما قامت بإنشاء ميناء درنة في ليبيا ، وطرسوس وجبلة في سوريا .

شركة القناة للإنشاءات البحرية :

تأسست هذه الشركة عام ١٩٦٣ م بدمج الورش الأهلية بميناء بورسعيد بعد تأميم هذه الورش ، وتقوم الشركة بأعمال البناء للوحدات البحرية المساعدة كالأوناش العائمة والقاطرات والكباشات البحرية وسفن الصيد وفوانيس الإنارة وغيرها ، كما تقوم بالإصلاحات العاجلة للسفن العابرة وإصلاح محركات الديزل وغيرها من أعمال الصيانة والإصلاح .

شركة الأعمال الهندسية البورسعيدية :

تأسست هذه الشركة عام ١٩١٩ م ، ثم صدر قرار بتأميمها وإسناد إدارتها لهيئة قناة السويس عام ١٩٦٣ ، وهي تقوم بأعمال بناء الوحدات البحرية الصغيرة من لانشات وناقلات مياه ووقود وتشييد المنشآت المعدنية المختلفة ، وخاصة بناء المراسي البترولية والأرصفة العائمة وخطوط المواسير الصلبة والكباري والأبواب المعدنية وبناء خزانات البترول الضخمة .

كما تقوم الشركة بأعمال تركيب وإصلاح أجهزة الرادار والأجهزة الالكترونية المختلفة ، وتوجد الورش الرئيسية للشركة في مدينة بورسعيد إلى جانب مواقع عملها في الإسكندرية والسويس ومسطرد ورأس شقير في خليج السويس .

شركة القناة لرباط وأنوار السفن :

صدر قرار بتأميم شركة القناة لرباط السفن وشركة القناة للأنوار ، وكُلّفت هيئة قناة السويس بإدارتها في عام ١٩٦٢ م ، وفي عام ١٩٦٧ قامت الهيئة بإدماج الشركتين في شركة واحدة ، وهي تقوم بتقديم خدمات رباط وحل السفن والعائمات ، سواء كان ذلك في مجرى القناة أو ميناءي بورسعيد والسويس ، مع تزويد السفن العابرة للقناة باللنشات والفلايك وأطقم العمال اللازمين لمعاونتهما على الرباط في حالة حدوث أي طارىء ، كما تقوم بتزويد السفن التي تعبر القناة

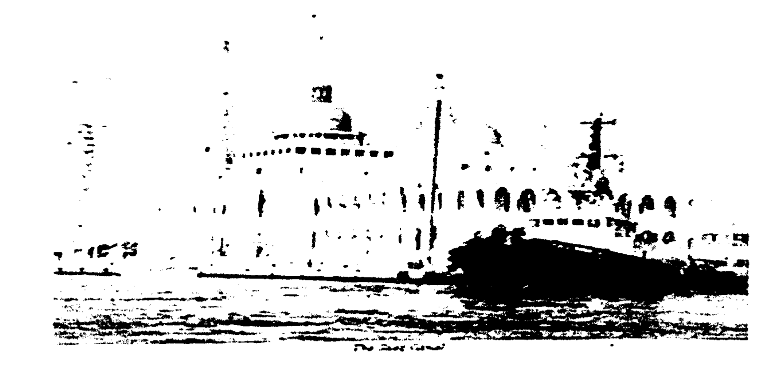
بالكشافات التي تفرضها اللوائح الملاحية بعبور القناة ليلاً ، مع تقديم العمال الفنيين اللازمين لإنارة الكشافات .

شركة ترسانة السويس البحرية :

صدر قرار تأميم ورش شركة البوستة الخديوية بالسويس ، وكلفت هيئة قناة السويس بإدارتها ، فأنشأت شركة ترسانة السويس البحرية عام ١٩٦٣ م ، وهي تختص بأعمال الإصلاحات المختلفة للسفن بما في ذلك من إصلاحات البدن والأعمال الميكانيكية والكهربائية ، وتنفيذ كافة الأعمال المختلفة .

وقد قامت الشركة بزيادة طاقتها حيث أقامت محطة أوكسجين خاصة ، ومحطة للقوى الكهربائية ومصعد كهربائي لرفع وحدات قطر السفن وصنادل التموين وجميع الوحدات البحرية حتى ٥٠٠ طن للوحدات الفارغة .

كما زُودت الشركة بحوض عائم حمولته ١٥ ألف طن وورشة عائمة وقاطرات خدمة بحرية تتناسب مع أحجام السفن والناقلات العملاقة التي عبرت القناة بعد تطوير المجرى الملاحي .



الباب الثاني

فكرة حفر قناة السويس

من العصر الفرعوني إلى العصر الحديث

الفصل الأول

قناة السويس قديماً

جغرافية منطقة القناة قديماً :

شهدت المنطقة الممتدة فيما بين خليج القلزم والبحر المتوسط ، والتي شُقّت بأرضها قناةُ السويس تطورات كبيرة من حيث صورة الأرض وطبيعتها الجغرافية ، فقد كانت مصر في عصر ما قبل التاريخ وحتى الفترة التي واكبت خروج اليهود من مصر تزخر بعدد وافر من البحيرات غربي سيناء في المنطقة الممتدة بين البحرين الأحمر والمتوسط .

وكانت هذه البحيرات العذبة تزخر بنباتات البوص (الغاب) الذي كان يُعرف في المصرية القديمة TSUFI « تسوفي » ، ثم أخذ اليهود هذا اللفظ بعد أن حرّفوه ليصبح SUF « سُوف » ، ثم انسحب هذا الاسم على البحر الأحمر (من باب إطلاق الجزء على الكل) حتى أنه يُذكر في العهد القديم بلفظ « يم سوف » بمعنى « بحر الغاب » أو « بحر البوص » .

لما انحسرت هذه البحيرات عدا قلة منها أصبح هذا الوصف عالقاً بالبحر الأحمر ، وعلى هذا رجح بعض المؤرخين الذين رجعوا للعهد القديم والوثائق التاريخية أن خروج اليهود كان من إحدى هذه البحيرات وليس من البحر الأحمر نفسه (١) .

وقد انحسرت هذه البحيرات كلها عدا البحيرات المرة وبحيرة التمساح التي بقيت حتى عصرنا هذا ، فأما البحيرات المرة فتتكون أساساً من بحيرتين متصلتين : العليا هي

---

(١) بلبيس بلد الأنبياء والمرسلين — السيد عاشور .

البحيرة المرة الكبرى ، والثانية تقع في جنوبها الشرقي ، وهي أصغر من الأولى ، وهما يتصلان بالقناة من ضفتها الشرقية ، وهما زاخرتان بالثروة السمكية ، كما تُعتبر شواطئهما منتجعاً سياحياً عالمياً ، صيفاً وشتاءً ، ومن أهم مدنهما : فايد وكبريت وأبو سلطان . وأما الثانية فهي بحيرة التمساح ، وهي حوض مائي طبيعي ، تبلغ مساحته نحو ١٨٠٠ فدان ، وتكثر فيه أسماك البوري والسردين والدنيس والقاروص (١) .

ولما حدث وجَفَّت البحيرات خلفت إلى جانب هاتين البحيرتين أرضاً صحراوية قاحلة ، لا فيها زرع ولا ماء ، ومن مظاهر تغير جغرافية هذه المنطقة كذلك أن بحيرة المنزلة لم يكن لها وجود قبل القرن السادس الميلادي .

فقد كانت أرضاً زراعية خصبة ، فلما وقع بها زلزال ضخم حدث انخفاض في أرض تلك البقعة ، تبعه حركة مَدّ هائل للبحر المتوسط أغرقتها وصنعت بها البحيرة ، وقد عرفت هذه البحيرة المالحة ببحيرة تانيس ، وسُمِّي فرع النيل المتصل بها فرع تانيس ، وتُعرف هذه البحيرة الآن باسم « المنزلة » (٢) .

الأصول التاريخية لقناة السويس :

ليست قناة السويس الحالية هي أول قناة يجري شقها في الأراضي المصرية ، فقد سبقتها قنوات أخرى كثيرة كانت تُحفر ثم تُردم ، ويُعفى أثرها على مَرّ السنين ، فمنذ القِدَم فكر المصريون القدماء في وسيلة للنقل المائي تكون أفضل وأوفر للجهد بدلاً من التنقل على البر بين النيل والبحر الأحمر ، فقاموا بحفر قناة في وادي الطميلات (٣) .

---

(١) البحيرات المصرية ـــ جميل علي حمدي ـــ الهيئة العامة للاستعلامات .

(٢) بلبيس بلد الأنبياء والمرسلين ـــ السيد عاشور . نقلاً عن كتاب [على ضفاف بحيرات مصر : بحيرة المنزلة ، والبرلس] . بقلم : اللواء عبد المنصف محمود .

(٣) يقول بعض المؤرخين أن النيل لما شق مجراه وكوّن دلتاه كوّن أحد فروعه في عصر ما قبل التاريخ وادي الطميلات ، فكان يجري فيه فرع يتصرف في البحر الأحمر ماراً بحوض البحيرات لكن نتيجة لعوامل جغرافية مختلفة انقطع جريان ماء النيل في هذا الفرع النهري وجف ماؤه [بلبيس بلد الأنبياء والمرسلين ـــ السيد عاشور نقلاً عن كتاب السويس] .

كانت هذه القناة تبدأ من الفرع البيلوزي للنيل قرب مدينتي فاقوس وبلبيس الحاليتين ، ثم رُدمت القناة فحفروا أخرى تصل الفرع التانيسي للنيل من عند تل بسطة (الزقازيق حالياً) بقناة وادي الطميلات ، فكانت السفن الآتية من البحر المتوسط تسير في الفرع التانيسي للنيل حتى تصل إلى تل بسطة ثم تتجه عبر قناة صغيرة تصلها بقناة وادي الطميلات ، وتسير منه حتى تصل إلى البحر الأحمر أو البحيرات المرة ، ثم حفر الفراعنة (١) قناة تخرج من الفرع البيلوزي عند مدينة فاقوس الحالية بدلاً من الفرع التانيسي .

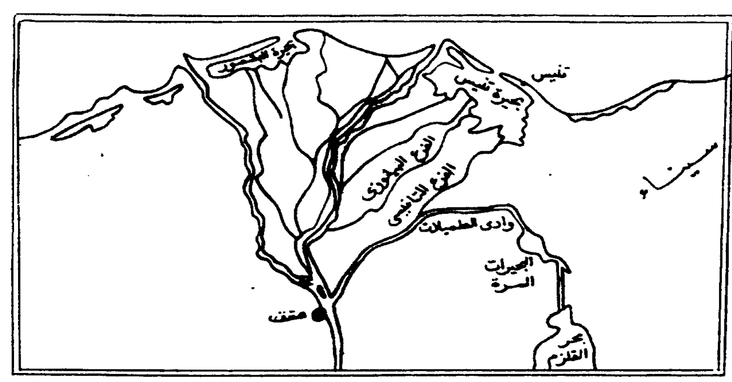
وقد سجل التاريخ لمصر أنها شقت أول قناة صناعية على وجه الأرض ، وكان ذلك في عام ١٨٨٧ ق . م في عهد الملك سنوسرت الثالث (٢) (سيزوستريس) SEOOSTRIS III ، وقد كانت قناة عذبة تستمد ماءها من النيل ، ويبلغ طولها ١٥٠ كم ، وعرضها ٢٥ متراً ، وعمقها ٣ – ٤ أمتار وكانت صالحة للملاحة عند ارتفاع منسوب المياه ، وكانت تُعرف بالقناة الثلاثية ، وتقع شرق الدلتا ، وتربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر عن طريق المرور بفرع النيل الشرقي الذي كان يصب قرب بورسعيد الحالية ، ثم تلتقي مع البحيرات المرة الصغرى التي كانت تتصل وقتها بالبحر الأحمر .

ظلت هذه القناة صالحة للملاحة ، وإن كانت قد طُمرت بعض الشيء ، ثم قام الفراعنة بشق القناة من الفرع البيلوزي في الموضع المعروف باسم بحر مويس (حالياً) عند نقطة بجوار تل بسطة (الزقازيق حالياً) ، وتسير في وادي الطميلات من الغرب إلى الشرق ثم تنتهي فجأة نحو الجنوب ، فتخترق البحيرات المرة وتصب في بحر القلزم بالقرب من مدينة السويس الحالية ، وكانت تسع مركبين متقابلين .

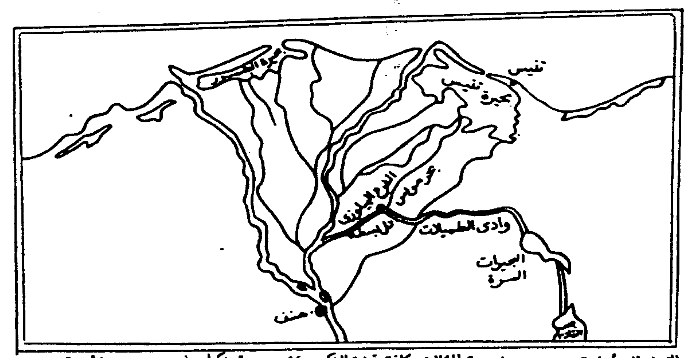
---

(١) الفراعنة لقب أُطلق على ملوك مصر القديمة في العصور المتأخرة ، اعتبارا من الأسرة الثامنة فصاعداً ، وكلمة فرعون هي تحريف للتركيب اللغوي [بير – عوا] أي : القصر الملكي الذي يقيم فيه الفرعون .

(٢) واحد من ملوك مصر العظماء ينتمي إلى الأسرة ١١ وقد عاش فيما بين عامي (١٨٧٨ ق . م ـــ ١٨٤١ ق . م) اشتهر عهده بالتشييد والبناء .



قناة سيزوستريس



القناة التي حُفرت بعد عصر سنوسرت الثالث وكانت تجارة الملكة حتشبسوت تسلكها وفي عهد سيتي الأول (١٣٠٦ ق.م - ١٢٩٠ ق.م) ورمسيس الثاني (١٢٩٠ ق.م - ١٢٢٤ ق.م) ثم أعاد نخاو الثاني (٦٠٩ ق.م - ٥٩٢ ق.م) حفرها واستخدمها الفرس والبطالمة

ولقد لقيت هذه القناة اهتماماً من عدد كبير من ملوك مصر ، فكانت الملكة حتشبسوت تستخدمها في رحلاتها التجارية مع بلاد بونت (الصومال حالياً) ، وظلت هذه القناة فترة حتى رُدمت [(١)] ، وجاء الفرعون سيتي الأول [(٢)] الذي قام بحفرها وتوسعتها وسجل أخبارها في نقوش بارزة على الجدار الشمالي الخارجي لمعبد الكرنك بالأقصر .

ثم جاء بعده ابنه رمسيس الثاني [(٣)] الذي اهتم بحفر قناة وادي الطميلات وبنى على ضفافها مدنه الكبرى وعاصمته ، وظلت القناة من بعده جارية ، ثم طالتها يد الإهمال حتى اختفت وضاع أثرها تماماً في عهد رمسيس الثالث مما كان يضطره إلى تسيير تجارته على ظهور الإبل والدواب براً من النيل إلى أحد الثغور المطلة على البحر الأحمر .

ثم جاء الملك نخاو الثاني [(٤)] بن بسماتيك الأول الذي قيل إنه أعاد حفر القناة وسيَّر فيها أسطولاً بحرياً عدته خمسون سفينة قامت من طيبة مخترقة النيل حتى وصلت إلى قناة وادي الطميلات فعبرته ثم سارت في البحر الأحمر ، فاتجهت إلى بلاد بونت (الصومال حالياً) ، وقامت بالتبادل التجاري مع أهل البلاد وعادت مُحملة بالبضائع .

ويذكر هيرودوت وقوع حادث مروع وقع أثناء حفر القناة ، وراح ضحيته ١٢٠ ألفاً من العمال ، ويرجع سبب ذلك إلى حدوث كارثة كانهيار أحد السدود ، نتيجة لخلل هندسي ، فاندفع الماء حتى أغرق هؤلاء العمال الأبرياء .

---

(١) كثيراً ما كانت تُردم قنوات النيل التي تتفرع عنهُ تحت تأثير الفيضان الذي يجلب معه الطمي الذي يجلبه من منابعه ويُعرف بالغرين .

(٢) سيتي الأول : أحد فراعنة الأسرة ١٩ حكم فيما بين عامي (١٣٠٦ ق . م — ١٢٩٠ ق . م) .

(٣) رمسيس الثاني : من فراعنة الأسرة ١٩ حكم فيما بين عامي (١٢٩٠ ق . م — ١٢٢٤ ق . م) بلغت مصرُ في عهده قوة كبيرة ، وتوسعات ضخمة ، لذا يُعد أعظم ملوك مصر القديمة .

(٤) نخاو الثاني : من ملوك الأسرة ٢٥ اعتلى عرش مصر فيما بين عامي (٦٥٩ ق . م — ٥٩٣ ق . م) .

وعندما غزا الفرس مصر [١] قام الملك الفارسي دارا الأول (داريوس) [٢] بمواصلة المشروع الذي بدأه نخاو الثاني ، فحفر قناة تصل الفرع البيلوزي [٣] للنيل ، وكانت هذه القناة واسعة يبلغ عرضها نحو ١٥٠ قدماً ، وكانت تتسع لمرور سفينتين كبيرتين في اتجاهين مختلفين ، وذكر ذلك على شواهد حجرية تخليداً لذكره .

وبذلك نجح هذا الملك في إعادة توصيل النيل بالبحيرات المرة ، لكنه ربط البحيرات المرة بالبحر الأحمر عن طريق قنوات صغيرة كانت تصلح لسير السفن خلال موسم الفيضان في النيل لأنه لم ينجح في ربط البحيرات المرة بالبحر الأحمر ، كما حدث في عهد نخاو الثاني .

وفي عهد البطالمة [٤] ، قام بطلميوس الثاني (فيلادلفوس) بتوسعة القناة التي حفرها الفرس وقام بتوصيلها بالبحر الأحمر قرب مدينة السويس الحالية ، وكان يستخدم في ذلك أسلوب السُخرة والقهر ، كما بنى هويساً يسمح بدخول السفن من البحر الأحمر إلى القناة بصورة سهلة ، وهكذا نجح في توصيل النيل بالبحيرات المرة بالبحر الأحمر في قناة واحدة ، واستمرت القناة على هذا النحو مائتي سنة ، وسميت قناة الإغريق .

وقد حافظ البطالمة من بعده على هذا الممر المائي ، لكنها أُهملت في العصر الروماني ، ومع الوقت طُمست القناة تماماً تحت الرمال عدا جزءاً منها وعندما جاء

---

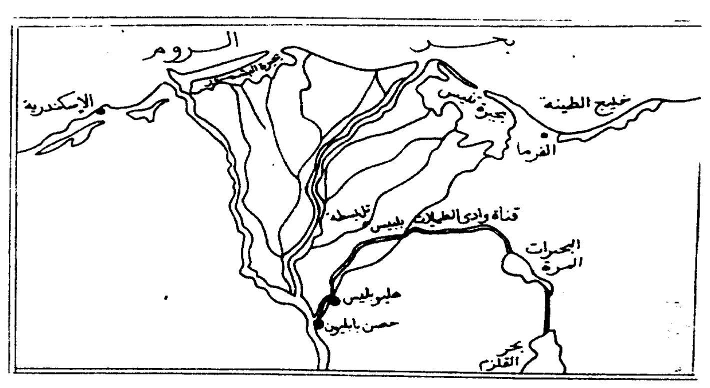
(١) غزا الفرس مصر عام ٥٢٥ ق . م على يد الملك قمبيز .

(٢) دارا الأول : ملك فارسي ، حكم مصر إبان الاحتلال الفارسي لمصر ، وحكم فيما بين (٥٢١ ق . م ـ ٤٨٦ ق . م) .

(٣) كان هذا الفرع واقعاً مكان بحر البقر وبحر مويس حالياً .

(٤) حكم البطالمة مصر فيما بين عامي (٣٢٣ ق . م ـ ٣٠ ق .م) وقد أسس دولتهم بطلميوس الأول الذي وُلد في مقدونيا ، وكان أكبر قواد الإسكندر الأكبر ، فلما مات الإسكندر وتقاسم قواده مُلكه كانت مصر من نصيبه فنصَّب نفسه ملكاً على مصر ، وظل يحكم مصر هو وأولاده حتى عام ٣٠ ق . م .

الامبراطور ترجان (١) وكانت قد رُدمت القناة فقام بحفر قناة جديدة جنوب الأولى قليلاً تربط النيل بالبحر الأحمر ، وكانت تخرج من النيل عند بابليون وتسير حتى هليوبوليس ثم تمتد شمالاً حتى بلبيس ، وهناك تلتقي بالقناة التي حفرها بطلميوس في نقطة قبل التقائها بقناة وادي الطميلات ، وظلت على ذلك فترة حتى رُدمت بمرور الوقت (٢) .



القناة التى حفرها ترجان الثانى (٩٨ — ١١٧ م)

ولما فتح المسلمون مصر على يد الفاتح العظيم عمرو بن العاص ﷺ قام بتجديد حفرها إعمالاً لأمر الخليفة عمر بن الخطاب ﷺ الذي أمره فيما رُوِي قائلاً : يا عمرو ! إن الله قد فتح على المسلمين مصرَ ، وهي كثيرة الخيرات والطعام ، وقد أُلقي في روعي لما أحببت من الرفق بأهل الحرمين والتوسعة عليهم

---

(١) ترجان الثاني : حاكم روماني وُلد في ايتاليكا لأبوين رومانيين عام ٥٣ م ، وتولى الحكم عام ٩٨ م بعد وفاة الامبراطور الروماني نيرفا ، واستطاع أن يُوسع ملكه ويوطد حكمه ومات عام ١١٧ م .

(٢) حُفر في موقعها تماماً أيام الخديوي عباس حلمي ما أُطلق عليه اسم الترعة الحلوة (ترعة الاسماعيلية) .

أن أحفر خليجاً من نيلها حتى يسيل في البحر ، فهو أسهل ما تريد من حمل الطعام إلى المدينة ومكة ، فإن حملها على الظهر يبعد ، ولا نبلغ به ما نريد ، فانطلق أنت وأصحابك في ذلك حتى يعتدل فيه رأيكم ! » .

وتم إتمام العمل بعد مرور عام على فتح مصر ، وتم تغيير الاسم من « قناة فرعون » ليصبح اسمها « خليج أمير المؤمنين » . ويقول الكندي عن هذه القناة أنه في عام ٢٣ هـ (٦٤٣ م) تم حفر القناة ، وكانت تبدأ من بابليون وتسير حتى تمر بمدينة بلبيس ، وتسير حتى بحيرة التمساح ، ثم القلزم على البحر الأحمر .

وقد ظلت هذه القناة صالحة للملاحة سنين طويلة من بعده ، ثم أُهملت إلى أن فتحها الخليفة المهدي عام ١٧٨ هـ (١) وقد عملت هذه القناة على تسهيل الملاحة بين نهر النيل والبحر الأحمر ، وبذلك قامت بالربط بين عاصمة مصر (الفسطاط) وبين المدينة المنورة عاصمة الخلافة الإسلامية ، وبذلك يسَّرت على الحجاج في مصر وما حولها الوصول إلى الحجاز لأداء المناسك ، كما أتاحت نقل المحاصيل كالقمح والذرة من مصر إلى الجزيرة العربية .

ذكر الفيلسوف والشاعر الفرنسي فولتير لعمر بن الخطاب ﷺ دوره في تجديد هذه القناة ومجَّد له عمله . وبلغ طول هذه القناة ١٥٠ كم ، واستمر عملها قرابة ١٥٠ عاماً وظلت تعمل بكفاءة إلى عهد عمر بن عبد العزيز ﷺ ، ثم امتدت إليها يد الإهمال وعفَّتها الرمال حتى أنه لم يبق منها سوى جزء بسيط فيما بين القصاصين والقاهرة .

ولما جاء أمير المؤمنين أبو جعفر المنصور أمر بردمها نهائياً عام ١٥٩ هـ (٧٧٥ م) لمنع أيّ اعتداء قد يَصل إلى عاصمة مصر من العلويين الذين ثاروا عليه في المدينة ، وانقطع منذ ذلك الحين اتصالها ببحر القُلزم ، وبعد ذلك حُفرت ترعة الإسماعيلية لتسلكَ طريق الخليج القديم .

أما عن توصيل قناة فيما بين البحرين ، فذكرت بعض المصادر أن عمرو بن العاص ﷺ فكر في توصيل البحرين الأحمر والمتوسط ، لكن عمر بن الخطاب ﷺ منعه واكتفى بتجديد قناة فرعون ، وذلك خشية أن ينتشر الرومُ بسفنهم في بحر القلزم

---

(١) بلبيس بلد الأنبياء والمرسلين ـــ السيد عاشور .

(البحر الأحمر) ويهددوا أمن مكة والمدينة ، وذلك لأن الروم كانت لهم السيادة وقتها في البحر المتوسط الذي كان يُسمى آنذاك بحر الروم ، كما أن العرب لم يكونوا قد باشروا بناء أسطول بحري بعْد .

وبعد أقل من قرنين من الزمان فكر هارون الرشيد في شق قناة تصل بين البحرين لتيسير سُبل التجارة والإمداد ، لكنه خشي من وصول الروم إلى البحر الأحمر خوفاً على مقدسات المسلمين [١] .

وذكر المسعودي في « مروج الذهب » متحدثاً عن هذه الفكرة التي تناولها هارون الرشيد بالبحث ، فقال : « وقد رام الرشيد أن يوصل بين هذين البحرين مما يلي النيل من أعلى مصبه من نحو بلاد الحبشة وأقاصي صعيد مصر ، فلم تتأتَ له قسمة ماء النيل ، فرامَ ذلك مما يلي بلاد الفرما نحو بلاد تانيس على أن يكون مصب بحر القلزم إلى البحر الرومي ، فقال يحي بن خالد [٢] : يخطف الرومُ الناسَ من المسجد الحرام والطَّوَّاف ، وذلك أن مراكبهم تنتهي من بحر الروم إلى بحر الحجاز ، فتطرح سراياها مما يلي جدة ، فيخطف الناس من المسجد الحرام ومكة والمدينة » [٣] .

وقد سجل التاريخ ما كان لعمر بن الخطاب ﷺ وهارون الرشيد رحمه الله من بُعد نظر بخوفهم على مقدسات المسلمين من الروم الذين قد يتسللون إلى البحر الأحمر ، وقد حدث ذلك بالفعل عندما تسلل أرناط أمير الكرك بسفنه عبر البحر الأحمر في أيام الحروب الصليبية ، لكن عسكر صلاح الدين الأيوبي ردَّهم خائبين [٤] .

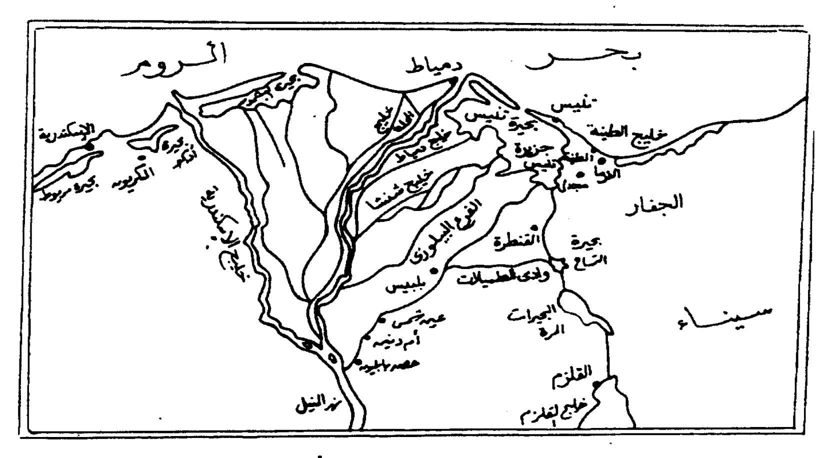
---

(١) مقال للأستاذ مصطفى عاشور بعنوان : [قناة السويس .. من التدويل إلى التأميم] .

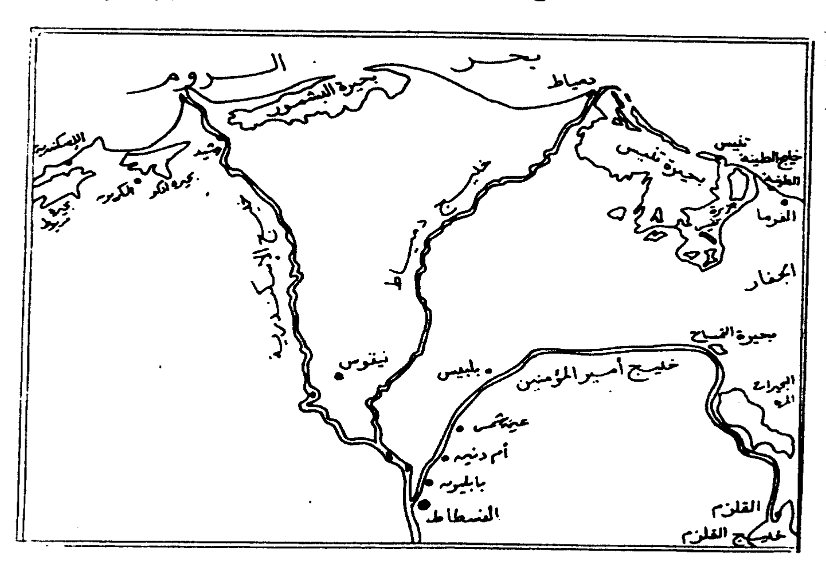
(٢) عُرف بيحي بن خالد البرمكي ، وكان وزير هارون الرشيد .

(٣) مقال بعنوان [متى فكر المسلمون بشق قناة السويس] أصدرته مجلة الفاتح عدد [٢٠] .

(٤) قام ريجنالد دي شاتيو (أرناط) في ثلاثمائة من جنده بنقل قطع أسطوله البحري عبر الصحراء على ظهور الجمال بعد رشوة بدو الصحراء بالمال ، ثم نزل خليج العقبة (إيلات القديمة) فركب البحر وتقدم بأسطوله حتى كاد يصل إلى المدينة ، فتمكن القائد الفذ حسام الدين لؤلؤ قائد الأسطول المصري من القضاء عليهم قبل بلوغ مأربهم بناء على أمر الملك العادل نائب صلاح الدين في مصر ، وجيء بهم إلى مصر بعد أن فرَّ أرناط وطيف بهم في القاهرة وأُعدموا جميعاً .



خريطة مصر توضح اتصال النيل بالبحرين الأحمر والمتوسط



خليج أمير المؤمنين

الفصل الثاني

قناة السويس في العصر الحديث

مجهودات لم تتم (الأفكار التمهيدية لتنفيذ المشروع) :

كان لقيام البحار البرتغالي « فاسكو دي جاما » باكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح في عام ١٤٩٨ م أثر كبير في تغيير مسار حركة التجارة العالمية ، وكان هذا الطريق البحري يدور حول قارة إفريقيا ليقطع أقصر مسافة ممكنة بين الغرب والهند وبذلك فقدت مصر والإسكندرية – اللتان كانتا قلب التجارة في العالم – أهميتهما .

ومع تزايد التنافس الاستعماري بين الدول الكبرى تحركت فرنسا التي حاولت التغلب على منافستها بريطانيا في الشرق الأقصى ، ورأت أن الطريقة المثلى للتغلب على أقرانها هي تشغيل طريق التجارة القديم ، خاصة وأن طريق رأس الرجاء الصالح أصبح حكْراً على بريطانيا ، وبذلك يبسطون أيديهم على منطقتنا الغنية من ناحية ، ويدين لهم الشرق الأقصى من ناحية أخرى ، لذا ظلت تلك الفكرة الشغل الشاغل الذي راود الدبلوماسية الفرنسية طويلاً .

وكان أول من نادى بفكرة حفر قناة تربط البحر المتوسط بالأحمر هو الفيلسوف الألماني « لينتز » ، ولما غزا الفرنسيون مصر فيما عُرف بالحملة الفرنسية على مصر عام ١٧٩٨ م (١٢١٢ هـ) فكر نابليون بونابرت في حفر قناة تربط البحرين معاً لتختصر المسافة بين الشرق والغرب ، وذهب بنفسه في وفد من علماء فرنسا إلى السويس ليعاين المشروع على الواقع ، لكنه أوشك أن يغرق في إحدى المستنقعات الواقعة شمال شرق المدينة .

وفور عودته وتحديداً في ١٤ نوفمبر١٧٧٩ كلف بعثة علمية لوضع الدراسات الخاصة بهذا المشروع غير أن رئيس البعثة « جاك ماري ليبير » وقع في خطأ هندسي كبير ، إذ قال في تقريره أن مستوى البحر المتوسط ينخفض عن مستوى البحر الأحمر بنحو ٥ , ٨ متراً مما يهدد بإغراق الدلتا ، بالإضافة لوجود رواسب وطمي يحمله النيل ، وما يمكن أن يُسبِّبه من سَدٍّ لمدخل القناة ، وقد أدَّى هذا كله لتجاهل المشروع .

ورغم فشل الفكرة والإعراض عن تنفيذها كانت طرق التجارة تمر من البحر المتوسط فتنزل بالإسكندرية ، ثم تواصل السير براً إلى السويس فتُبحر عبر البحر الأحمر إلى حيث تشاء ، وقد تمر التجارة في الاتجاه المعاكس ، إذا كانت قادمة من الشرق ، وقد أنشأت شركة « بيتسولار آند أورينتال » عام ١٨٤٠ م خطاً للملاحة بين السويس والهند . ثم عادت فأنشأت عام ١٨٥٨ م خطاً آخر يربط القاهرة بالسويس لتسهيل حركة التجارة بين الشرق والغرب .

وفي النصف الأول من القرن التاسع عشر تأسست في أوروبا جمعية فرنسية تبنَّتْ هذه الفكرة عُرفت باسم « جمعية سان سيمونيان » [1] وقد دعتْ هذه الجمعية إلى حفر قناة تمر من الإسكندرية حتى القاهرة ثم تتحول من القاهرة إلى السويس ، ثم جاءت محاولات رئيس الجمعية القس « أنفنتان » عام ١٨٣٣ م ، لكنها لم يصادفها النجاح في مَسْعاها .

وفي عام ١٨٤٠ م وضع المهندس الفرنسي لينان دي بلفون ـ الذي كان يعمل مهندساً بالحكومة المصرية ـ مشروعاً لشقّ قناة مستقيمة تصل بين البحرين الأحمر والمتوسط ، وأزال التخوف السائد من ارتفاع منسوب مياه البحر الأحمر عن نظيره المتوسط .

وعلى جانب آخر قام القس « أنفتان » بمحاولة أخرى ، حيث أنشأ « جمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس » بباريس التي قامت بدراسة المشروع دراسة علمية ، وأصدر المهندس الفرنسي « بولان تالابو » في أواخر عام ١٨٤٧ م تقريره الذي بناه على تقرير « دي بلفون » والذي أكد فيه على إمكانية حفر القناة .

وقد طالبت الجمعية بتنفيذ المشروع ، وحاولت إقناع محمد علي باشا والي مصر فتوجَّه وفدٌ منهم إلى مصر ، حيث التقوا بمحمد علي بالفيوم عام ١٢٦١ هـ (١٨٤٥ م) ، وبدلاً من قبول هذا المشروع فضَّل محمد علي أن يقوم بإنشاء قناطر على النيل للحفاظ على ماء النيل من الإهدار في البحر ، وأعرب محمد علي عن رفضه النهائي للمشروع خشيةً من تدخل القوى الاستعمارية في مصر .

---

(١) جماعة دينية فرنسية كانت لها نزعة اشتراكية .

أعلن محمد علي عن رغبته في تنفيذ المشروع بنفسه لضمان ملكية مصر لها مع تعهده آنذاك بالحياد التام ، وقال جملته المشهورة : « لا أريد بسفوراً في مصر » ، وذلك في إشارة منه للضغوط التي مارستها الامبراطوريات العظمى والتي تعاظم نفوذها على الدولة العثمانية ، بحجة حماية قناة البسفور التي كانت تقوم بتسهيل عمليات النقل التجاري بين الدولة العثمانية وباقي ممالك أوروبا .

وقد أخفقت جميع هذه المحاولات الفرنسية لنيل قبول تنفيذ المشروع من قِبَل الخليفة العثماني السلطان عبد الحميد ، أو والي مصر محمد علي ، وذكرت بعض المؤلفات أن القس أنفنتان كتب رسالة لأحد أصدقائه قال فيها بعد أن شرح أهمية الدور الفرنسي في حفر القناة المصرية ، وما ستدره على فرنسا من نَفْع ، قال فيها :

« .. إن علينا أن نجعل مصر هذه العجوز الشمطاء طريقاً يصل أوروبا بالهند والصين ، فمعنى هذا أننا نضع أحد قدمينا على نهر النيل والأخرى في بيت المقدس ، وتصل يدنا اليمنى إلى مكة ونلمس باليد الأخرى روما ، بينما نتكىء فوق باريس .. » .

وقال في نهاية رسالته : « اعلم يا صديقي أن السويس هي مركز حياتنا وكفاحنا ، ففي السويس سوف نحقق مشروعاً طالما انتظره العالم ويبرهن على أننا رجال .. !! » [١] .

ويرى المؤرخون أن الوالي الألباني الأصل محمد علي كان حصيفاً في رأيه برفضه أن تكون القناة تحت إدارة الفرنسيين وسيطرتهم ، وبذلك يحمي مصر من أي محاولة للاحتلال أو تدخُّل القوى الاستعمارية ، لكن ورثته لم يكونوا على نفس الدرجة من الوعي السياسي مما أسقط مصر فريسة للاستعمار الإنجليزي طوال سبعين عاماً .

---

(١) قناة السويس الموقع والتاريخ — ص ٢٤ ، ٢٥ — فتحي رزق .

تنفيذ الفكرة :

يرجع الفضل في إنشاء قناة السويس إلى رجل ذي عزيمة حديدية لا تلين ، وعلى الرغم من أطماعه الواضحة وانتماءاته الخالصة لبلاده فرنسا وعدم حرصه بحالٍ من الأحوال على صالح تلك البلدة التي ستجري على أرضها تلك القناة وعدم اعتداده بما قد يعانيه شعبها من آلام وبما ستقدمه من خيرة أبنائها ممن ضحوا بدمائهم في أعمال الحفر ، أو ما قد يجرُّه شَقُّها على مصر من أطماع المستعمر أو الاحتلال .

لكن مهما كانت الأسباب أو الظروف أو مجريات الأحداث ، إلا أن المهم في الأمر هو نتائجه التي انتهت بعودة الحق السليب إلى أصحابه ، ورجوع القناة إلى أحضان أمها الحقيقية مصر .. أتدري أيها القارىء مَنْ هذا الرجل ؟

إنه ديليسبس ... ذلك الرجل الذي تمكن من تنفيذ المشروع برغم ما كان يكتنفه من عراقيل وصعوبات ، وبذلك خرجت هذه الفكرة التي طالما تمناها وحلم بها العالم ، إلى حيز التنفيذ .

فرديناند ديليسيبس

رجل فرنسي ، بزغ نجمه في السياسة والدبلوماسية الفرنسية في فترة كانت فرنسا فيها واحدة ضمن أعتى قوتين في العالم ، وهما (فرنسا وانجلترا) ، قال عنه قنصل بريطانيا في مصر عام (١٨٥٩ - ١٨٦٣ م) أنه طاقة بدنية وعقلية لا تعرف التعب ، وأنه رجل شديد الغرور كثير الخداع ، وقال عنه الكاتب المؤرخ الإنجليزي جون مارلو : « من الواضح أنه كان يتميز بقسط وافر من الحيوية والقدرة الخارقة على الإقناع .. والثقة بالنفس .. وكان شديدَ الاعتداد بنفسه .. كثيرَ الخداع .. » .

وُلِد فردينان ديليسيبس في فرساي بفرنسا في ١٩ نوفمبر ١٨٠٥ م في أسرة ذات نفوذ سياسي ، فكان أبوه واحداً من الأجانب المقربين لمحمد علي باشا في مصر بعد أن ظل ممثلاً رسمياً لفرنسا بعد انسحاب الفرنسيين من مصر عام ١٨٠١ م ، وكان كثير من أفراد عائلته يعمل في السلك الدبلوماسي الفرنسي في أوروبا ودول الشرق .

وقد تقلد ديلسيبس عدة مناصب في السلك الدبلوماسي ، ففي شبابه عيِّن نائباً لقنصل الإسكندرية مسيو ميمو ، ثم قنصلاً فقنصلاً عاماً بها ، وكان في مصر من المقربين للأسرة الحاكمة ، وكان له عندهم حظوة وقبول ، فقد توطدت صلاته بوالي مصر محمد علي وابنه الأمير محمد سعيد .

وفي الثلاثينات من عمره غادر مصر وانتقل إلى روما حيث ساند الجمهوريين ضد البابا ، مما أغضب الحكومة الفرنسية عليه فعاقبته بأنْ أحالته إلى التقاعد . فاعتزل الحياة السياسية ، وعاش في منزله الريفي البسيط منعزلاً قرابة العشرين عاماً ، ولما قارب الخمسين من عمره قيل وصلته رسالة من صديقه القديم محمد سعيد يخبره بوصوله إلى سُدّة الحكم ودعاه دعوة كريمة لزيارته ، فلبى ديلسيبس الدعوة وأقبل على مصر وهو يحلم بتنفيذ المشروع الذي راوده طويلاً ، واستطاع بذكائه وقربه لمحمد سعيد باشا والي مصر أن يقنعه بالمشروع حتى نال بُغيته .

ويقول جان بول كالون [1] رئيس جمعية ديلسيبس للصداقة المصرية الفرنسية : « لا يُصدق أحد كيف يسير التاريخ فهو أحياناً يسير وفق أسباب لا علاقةَ لها بمجرياته . وابتسم كالون وقال : فلقد كانت أطباق المكرونة الشهيرة سبباً في الموافقة على حفر قناة السويس وإخراج هذا المشروع إلى النور ، فعندما كان محمد سعيد في الثالثة عشر من عمره كان بديناً ، وكان والده محمد علي يفرض عليه « ريجيماً » قاسياً ويلزمه بممارسة الرياضة بشكل منتظم حتى يفقد بعض وزنه .

في ذلك الوقت كان فردينان ديلسيبس قنصلاً عاماً للحكومة الفرنسية بالإسكندرية وكان مقرباً للأسرة الحاكمة ، وكان الأمير محمد سعيد يشتاق كثيراً

---

(١) كان يعمل مستشاراً بمجلس الدولة الفرنسي في الفترة التي سبقت التأميم ، كما كانت الشركة العالمية لقناة السويس قد لجأت إليه قبل سنواتٍ من تأميم القناة ليكون المستشارَ القانوني لها ، كما شارك في المفاوضات مع الحكومة المصرية بشأن تعويض الشركة الفرنسية عما لحقها من أضرار بسبب التأميم ، وهو يشغل الآن منصب رئيس جمعية فردينان ديلسيبس التي أصبحت من كبرى جمعيات الصداقة المصرية الفرنسية ، وهو يقيم حالياً بالحي السادس عشر بباريس .

لأطباق المكرونة التي لم يكن يستطيع أن يتناولها خلسة إلا في القنصلية الفرنسية ، وكان ديلسيبس يستجيب لرغبات الأمير الصغير ، وبالتالي فقد توطدت الصداقة بينهما رغم فارق السن الكبير – الذي يزيد عن العشرين عاماً – ثم غادر ديلسيبس مصر إلى روما ثم عُزِلَ من منصبه السياسي وأُحيل للمعاش ،فاعتزل قرابة العشرين عاماً .




ثم عاد إلى مصر بدعوة من محمد سعيد عندما تولى حكم مصر في ١٤ يوليو ١٨٥٤ م بعد موت عباس أكبر أبناء محمد علي باشا ، فشدَّ الرحال إلى مصر وحلَّ بأراضيها في ١٥ نوفمبر ١٨٥٤ م ، وكان يحمل الفكرة التي صاغها له المهندس الإيطالي « لويجي نجريللي » في تصميم هندسي .

كما كان قد قام برفقة المهندسين « لينان دي بلفون » ، و « موجل بك » كبيريْ مهندسي الحكومة المصرية بزيارة منطقة برزخ السويس لبيان جدوى حفر القناة وأصدرا تقريرهما الذي أثبت سهولة إنشاء المشروع ، ثم قام ديلسيبس بتشكيل لجنة هندسية دولية لدراسة المشروع المُقدَّم من كلا المهندسيْن أكدت على جدوى المشروع وعدم وجود خطورة في اختلاف مستوى البحرين أو الخوف من طَمْي النيل ، لأن بورسعيد شاطئها رملي .

وفي إحدى مناورات الجيش المصري بصحراء غرب الإسكندرية التي كان يشهدها

والي مصر محمد سعيد باشا ، استغل ديلسيبس الفرصة وعرض عليه المشروع مُرفقاً بآراء كبار المهندسين وتقرير اللجنة الهندسية ، وأقنعه بقبوله بشتى الطرق حتى قبله ، وقال : « إنني يا صديقي أثق فيك وفي قدرتك على إنجاز هذا المشروع » (١) .

وظل اسم ديلسيبس مرتبطاً بمشروع القناة وظل تمثاله شامخاً في المدخل الشمالي لها بميناء بورسعيد (٢) ، لقد نسي العالم ما قدمته مصر من تضحيات بالمال والعرق وبالدم ، ولم يذكر سوى ذلك الرجل الأفّاق الذي ثري على حساب مصر وأبنائها الذين يمثلون زهرة شبابها ، واشتهر على حساب سمعة مصر ومجدها .

أما في فرنسا فقد بلغ تكريمه حداً جعل الأكاديمية الفرنسية تتخذ قرارها بضمه عضواً فيها ، وهناك استقبله المؤرخ الفرنسي « أرنست رينان » قائلاً كلمته التاريخية الشهيرة : « كان مضيق البسفور حتى اليوم موقعاً كافياً لإثارة الاضطرابات في العالم ، وقد (صنعتَ) أنت ممراً جديداً أخطر منه شأناً وعينت هناك موقعَ معارك الغد الخطيرة » (٣) .

والحقيقة أن هذا الرجل إذا قَصَرْنا سعيه لصالح وطنه نكون قد أحسنّا به الظن لكن بلا شك أن هذا الظن لا يصدق إذا تأملنا أفعاله وأعماله ، فقد كان يسعى لاهثاً وراء مصالحه الشخصية ، فقد استحل أموال الشركة الخاصة بالقناة ، واعتبرها إرثاً له فاشترى لنفسه قصرين في فرنسا ، ثم اشترى قصر الخديوي إسماعيل بالإسماعيلية .

وقد دفعته أطماعه إلى خداع الفرنسيين من بني جلدته ووطنه حينما عرض على بريطانيا شراء القناة كلها بمبلغ ١٢ مليون جنيه على أن تدفع الشركة الجديدة له أرباحاً قدرها ١٠ ملايين فرنك سنوياً لمدة ٥٠ سنة ، وكانت نهاية هذا الرجل على مثل النمط الذي سارت عليه حياته من السعي خلف الثراء والشهرة .

---

(١) مقال للكاتب الصحفي وليم ويصا بعنوان [أسرار المفاوضات بعد تأميم القناة] نُشر بأخبار اليوم ص ٢ بتاريخ ٢٧ صفر ١٤١٠ هـ — ١٢ يونيو ١٩٩٩ م .

(٢) ظل التمثال بموقعه منذ افتتاح القناة حتى حطمه أبناء بورسعيد عقب حرب ١٩٥٦ م .

(٣) قناة السويس : الموقع والتاريخ ، ص ٨١ — فتحى رزق .

فعندما عُرضت فكرة مشروع قناة بنما (١) تصور ديلسيبس أنه يستطيع تكرار ما فعله في قناة السويس ، وبنفس أسلوبه الماكر حاول الكهل المخادع أن يسخر العمال ويستغل الحكام ، لكن هيهات فكيف لمثله أن يفعلها وقد مضى زمن سعيد وإسماعيل فقد كانت الأموال فرنسية أمريكية ، وهناك عقبات جمة تكتنف المشروع وتجعله باهظ التكاليف ، منها ارتفاع منسوب المياه في المحيط الهادي عن منسوبها في المحيط الأطلنطي بنحو ٧٨ متراً ، مما يتطلب بناء أهوسة ضخمة لتنظيم عملية تدفق المياه في القناة .

كما كانت المنطقة المُعدَّة للحفر تتخلل أحراشاً وعرة وغابات كثيفة ، كما أن الأسهم المعروضة لم تُغطِّ التكاليف ، وهي لم تزد عن ٣٠ مليوناً ، وما إن بدأت أعمال الحفر حتى تفشَّت أوبئة الملاريا والحمى الصفراء التي قضت على أكثر العمال والمهندسين ، وأمام هذه الظروف الصعبة التي أدت إلى فشل المشروع ، فافتضح أمره وقُدِّم للمحاكمة ، وحكمت عليه المحكمة الفرنسية بالسجن بتهمة النصب والاحتيال وأُودع السجن (٢) ، لكن بسبب ظروفه الصحية وكِبَر سنه أُطلق سراحه وهو في السابعة والثمانين ، وعاش في عزلة حتى مات (٣) .

---

(١) قناة بنما : طريق يخترق برزخ بنما يربط المحيطين الأطلسي بالهادي ، ويبلغ طولها ٨١ كم حفرت عام ١٩١٤ م ، حيث قامت الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٨٨٩ م بشراء امتياز حفر القناة من حكومة بنما المستقلة لتقوم بحفرها وإدارتها وتم لها ذلك العمل ، وافتتحت القناة للملاحة وكانت السفينة الأمريكية [ساراتوجا] أول سفينة تجتاز مياهها فدخلت خليج ليمون في العاشرة صباحاً لتخترق القناة ، وتصل إلى خليج بلباو في السادسة من مساء نفس اليوم ، وذلك عام ١٩١٤ م .

(٢) كانت تهمته أنه قدَّم رشوة لوزير الأشغال الفرنسي وذلك بشيك بمبلغ ٣٠٠ ألف فرنك ، كما قدم شيكات أخرى لنحو ١٢٠ عضواً في البرلمان الفرنسي لدفعه على الموافقة على المشروع ، لكن افتضح أمره وأُحيل لمحكمة جنايات باريس في يناير ١٨٩٣ م ، وفي غضون شهر حُكم عليه بالسجن خمس سنوات وبنفس العقوبة على ابنه شارل ديلسيبس ، وحُوكم أعضاء البرلمان المرتشون ورُفعت عنهم الحصانة .

(٣) قناة السويس : الموقع والتاريخ ــ فتحي رزق .

فرمان امتياز حفر قناة السويس

لقد حقق فردينان ديلسيبس ما كان يريده بقوة حجته وسعة حيلته ، وما كان يربطه بالوالي محمد سعيد من علاقات وطيدة فنال موافقته على المشروع الذى تقدم به ، فوقَّع سعيد باشا على فرمان (مرسوم) امتياز حفر قناة السويس دون أن يقرأه فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ م (٨ ربيع الأول ١٢٧١ هـ) ، لكن قد يسأل سائل : هل كان محمد سعيد والى مصر من قبل السلطان العثماني مخولاً إليه السلطة لاعتماد المشروع دون الرجوع إلى الباب العالي ؟!

ونجيب على هذا السؤال بالرجوع إلى كثير من رجال التاريخ الذين رأوا أن موقف مصر كان فى هذه الفترة شاذاً .. فقد كانت مصر تتبع من الناحية النظرية سلطان الخلافة العثمانية ، لكن واليها كان يتمتع بمركز خاص بين ولاة الخلافة العثمانية بناء على معاهدة لندن الدولية عام ١٨٤١ م ، والتى نصت على وقوع مصر تحت إشراف الدول الثلاث الموقعة على المعاهدة وهم : انجلترا وفرنسا وروسيا . وبذلك كانت مصر تحت إشراف دولي ، وبمعنى أكثر وضوحاً كانت مصر تتمتع باستقلال داخلي ، أما شئونها الخارجية فكانت من شأن السلطان العثماني اسمياً ، ومن شأن انجلترا وفرنسا فعلياً ، لذا كان ولاة مصر يرون مصالحهم فى خدمة مصالح انجلترا وفرنسا على مصالح مصر وتركيا .

وكان هذا المرسوم الذى عُرف بالفرمان الأول لامتياز حفر قناة السويس يتضمن ١٢ بنداً كالتالي :

١ - أن يقوم فردينان ديلسيبس بتأسيس شركة تعهد إليه بإدارتها ، وتُسمى « الشركة العامة لقناة السويس » ، والتى تقوم بشق القناة التى تربط البحرين مع إعداد مدخلين لها على كلا البحرين وبناء مرفأ (ميناء) أو مرفأين .

٢ - تقوم الحكومة بتعيين مدير الشركة ويُفضل اختياره من المساهمين فى الشركة .

٣ - مدة الالتزام ٩٩ عاماً ، تبدأ من تاريخ افتتاح القناة .

٤ - تجرى أعمال الحفر على نفقة الشركة وحدها مع حصولها على جميع ما يلزمها من الأراضى بدون مقابل إلا إذا كانت تابعة للأفراد فتدفع لهم الشركة تعويضاً مناسباً .

٥ - تحصل الحكومة سنوياً على ١٥ % من صافى أرباح الشركة ، وتحتفظ الحكومة بحق الاكتتاب فيها دون أي ضمان من جانبها لتنفيذ الأعمال أو لقيام الشركة بمهامها ، ويوزع الباقي على صافى الأرباح على الوجه التالي : ٧٥ % للشركة ، و١٠ % للأعضاء المؤسسين .

٦ - يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة وخديوي مصر ، ويقوم عمال الشركة بجباية هذه الرسوم مع عدم التمييز بين دولة وأخرى .

٧ - للشركة الحق فى إنشاء قناة ماء عذب تمتد من النيل إلى الإسماعيلية ، على أن تكون القناة وما ترويه من أراضٍ ملكاً للشركة ، وتبيع الماء لمن أراد استخدامه وتتنازل الحكومة المصرية للشركة عن الأراضى غير المزروعة المجاورة لهذه القناة، لتقوم الشركة بزراعتها على نفقتها والانتفاع بها مع إعفائها من الضرائب لمدة عشر سنوات من افتتاح القناة ، وتدفع ضريبة العُشر للحكومة المصرية فى المدة الباقية من الامتياز .

٨ - يقوم « لينان بك » المهندس المنتدب لدى الشركة ببيان الأراضى الممنوحة ، سواء لإنشاء القناة البحرية ومؤسساتها وقناة التغذية المتفرعة من النيل والأراضي الزراعية المستغلة وفقاً لأحكام المادة (٧) .. وأن الأراضى التى كانت تخص الأفراد ويريد مُلاكها فى المستقبل ريها من مياه قناة التغذية المنشأة على نفقة الشركة يدفعون إتاوة عن كل فدان يزرعونه تُحدَّد بالاتفاق بين الحكومة المصرية والشركة .

٩ - للشركة الحق أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى أملاكها جميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمباني التابعة لها مع إعفائها من الرسوم ، ويخص هذا الإعفاء كذلك الآلات والمواد التى تستوردها من الخارج .

١٠ - عند انتهاء الالتزام تحل الحكومة المصرية محلَّ الشركة فى جميع حقوقها ، وتؤول إليها القناة البحرية وجميع المنشآت التابعة لها ، ويُحدد مقدار التعويض الذى يمنح للشركة فى مقابل تنازلها عن المهمات والأشياء المنقولة باتفاق ودي أو بطريق التحكيم .

١١ - بعد انتهاء مدة الشركة وعودتها للحكومة المصرية ، يعرض مدير الشركة على صاحب الامتياز أى تعديلات مستقبلية ، ويجب أن يحظى بموافقته كما يجب أن تُدرج أسماء الأشخاص الذين سبق أن ساهموا فى تنفيذ مشروع القناة فى أسماء المؤسسين للشركة على أن تحتفظ بحق اعتماد قائمتهم .

١٢ - يتعهد أصحاب الامتياز والحكومة بالتعاون فيما بينهما لتسهيل واستغلال هذا الترخيص .

وفى نهاية المرسوم شرطه محمد سعيد باشا بموافقة السلطان العثمانى على ألا تبدأ أعمال الحفر إلا بعد الحصول على ترخيص الباب العالى [١] . وهكذا جاء هذا المرسوم المجحف لمصر ، والذي يعطى الشركة جميع المواد اللازمة لهذا المشروع ، وكذلك الحصول على ماء النيل بدون مقابل ، بل والأنكى من ذلك بيعه لمن يريد فى مقابل المال واستغلال الأراضى المصرية ، كما أن المرسوم لا يتيح لمصر حرية السماح برد السفن التى لا تقبلها فيسلبها بذلك أقل حقوقها فى ممارسة سيادتها على أراضيها .

ثم وُقّع فرمان الامتياز الثانى فى ٥ يناير ١٨٥٦ م ، ليؤكد على زيادة الإجحاف والظلم الواقعين على مصر وشعبها البائس الذي سيدفع ضريبة هذا الظلم من دمه وعرقه ، وكان هذا الفرمان كالتالى :

أولاً : الالتزامات :

١ - إنشاء قناة للملاحة البحرية تربط البحرين المتوسط والأحمر ، وإنشاء قناة للرى صالحة للملاحة النهرية فى النيل تصله بالقناة البحرية المذكورة ، ومد فرعين للرى والشرب من القناة النهرية إلى السويس وخليج الطينة (بورسعيد) ، ويجرى العمل فيها بحيث ينتهى فى موعد غايته ٦ سنوات .

٢ - تتحمل مصر ٧٥ % من العمالة اللازمة للعمل .

٣ - تحفر القناة البحرية فى منبعها من ميناء السويس ، وتستمر لتجتاز البحيرات المرة وبحيرة التمساح ، وتصب فى البحر المتوسط عند نقطة من خليج الطينة يتم إنشاؤها فيما بعد .

---

(١) قناة السويس : الموقع والتاريخ ص ٣٧ – ٤٠ ـــ فتحي رزق .

٤ ، ٥ ـ تخرج قناة للري معدَّة للملاحة النهرية من النيل بالقاهرة ، وتسير في وادي الطميلات وتصب في بحيرة التمساح وتتفرع هذه القناة فرعين يتجه فرع منهما إلى السويس ، وآخر إلى الطينة بمحاذاة القناة البحرية .

٦ ـ تُحوَّل بحيرة التمساح إلى ميناء داخلى (الإسماعيلية) ، ويتم بناء ميناء عند خليج الطينة مع تطوير ميناء السويس .

٧ ـ تُوالى الشركة على نفقتها صيانة القناة البحرية والموانى التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها .

٨ ـ من يرغب في ري أراضيه مما يجاور القنوات الفرعية الخارجة من النيل يدفع تعويضاً أو إتاوة مناسبة .

٩ ـ تعين الشركةُ مندوباً لها لدى الحكومة المصرية ليتابع تنفيذ المشروع .

ثانياً : الامتياز :

١٠ ـ تنتفع الشركة بالأراضى غير المملوكة للأفراد ، وتُعفى من الضريبة لمدة ١٠ سنوات ابتداءً من تاريخ بدء استغلالها ، وبعد انتهاء المدة المذكورة تدفع الشركة الضريبة المقررة .

١١ ـ يُرجع إلى الرسوم الملحقة بهذا البيان في تعيين مساحة الأراضى الممنوحة للشركة ولا يُعتد بأى وثيقة لاحقة بالفرمان .

١٢ ـ تسلم الحكومة المصرية الأراضى التى يملكها الأفراد للشركة مقابل تعويضات تقررها لجنة مُحكَّمين من قِبل الشركة والأفراد ويكون حكمها نافذاً غير قابل للاستئناف .

١٣ ـ يُتاح للشركة استخدام المناجم والمحاجر الداخلة في أملاك الشركة ، وتُعفى الشركة من أى رسوم جمركية على الآلات الداخلة في أعمال الحفر .

١٤ ، ١٥ ـ يتم إعلان الشركة بأنها ممر محايد لأى دولة دون التمييز بينها .

١٦ ـ مدة الشركة محدودة بتسع وتسعين سنة ، تبدأ من تاريخ افتتاح القناة ، فإذا انتهت المدة تتسلم الحكومة المصرية القناة والآلات والمؤن مع توفية الشركة قيمتها .

١٧ ـ تتقاضى الشركةُ الرسومَ من السفن المارة دون استثناء أو تمييز بين هذه السفن

وفق تعريفة الرسوم التى تنشر قبل عمل القناة بثلاثة أشهر ، على ألا يزيد على حد أقصى قدره ١٠ فرنك لكل طن من حمولة السفينة ومثلها عن كل فرد من المسافرين . كما تتقاضى الشركة من أصحاب الأراضى والذين يستفيدون من قناة الماء العذب رسوماً تتوقف على كمية المياه المستغلة ومساحة الأراضى التى يتم ريُّها .

١٨ ـ تأخذ الحكومة المصرية فى مقابل الأراضى المتنازل عنها والامتيازات الأخرى الممنوحة للشركة نسبة ١٥ ٪ من صافى الأرباح السنوية .

١٩ ـ بعد استقطاع الحصة المنصوص عليها لصالح الحكومة المصرية وفق البند السابق يتم تخصيص جزء من صافى أرباح المشروع السنوية قدره ١٠ ٪ للأعضاء المؤسسين أو من ينوب عنهم أو يحل محلهم .

٢٠ ـ يرأس فردينان ديلسيبس المشروع ويديره بصفته مؤسساً له ، وذلك لمدة ١٠ سنوات من الافتتاح .

٢١ ـ يتم إنشاء المنشأة تحت اسم « الشركة العامة لقناة السويس الكبرى » ، ويكون ذلك فى صورة الشركات المساهمة اعتباراً من اليوم الذى يتم فيه الاكتتاب فى كامل رأس المال .

٢٢ ـ تتعهد الحكومة المصرية بتنفيذ المشروع والحفاظ عليه ، ويقوم المهندسان لينان بك وموجل بك بإدارة وتسيير الأعمال والإشراف على العمل .

٢٣ ـ تُلغى جميع الأحكام الواردة فى فرمان ٣٠ ـ ١١ ـ ١٨٥٤ م وغيرها من الأحكام التى تتعارض مع نصوص وأحكام وشروط هذا الالتزام (١) .

ويرى البعض أن وزارة الخارجية الفرنسية نفسها هي التى صاغت هذا الفرمان الذى يعد أكثر إجحافاً وظلماً وهضماً لحقوق مصر من الفرمان الأول ، ففيه تتحمل مصر توفير العمالة اللازمة للحفر ، نظير أجر ضئيل الذى خصّص فيما بعد ليصبح ثلاثة قروش للعامل الواحد فى اليوم ، مع تقديم وجبة غذاء ونفقة علاج إذا استدعى الأمر ، وكانت الحكومة تجمع هذه العمالة للمشروع من القرى

---

(١) قناة السويس : الموقع والتاريخ ص ٤٣ ــ ٥١ ، فتحي رزق .

والنجوع قصراً مُكبلين بالقيود والأغلال .

وبعد مرور فترة على بدء العمل منعت الشركة الأجور ولم تعط العلاج ، فأصبح المصريون يعملون تحت وهج الشمس والحر ولفح السياط والسخرة بلا رحمة أو شفقة ، كما تعرضوا لأخطر الأمراض المعدية ، كما أن نظام التغذية كان قاسياً يعيش على قطعة من الجبن القديم والعسل الأسود والبصل فترة تزيد عن الشهرين ، كما كان العمل يتم فى حرارة الصيف بغير ماء يشربه أو يغتسل به ، لأن حفر القناة البحرية سبق حفر ترعة الماء العذب ، فكان الناس يموتون عطشاً .

ويقول الأستاذ فتحى رزق صاحب كتاب « قناة السويس : الموقع والتاريخ » : « وكانت أكبر مأساة تعرَّض لها العمال خلال عمليات الحفر ظهور مادة طينية سائلة تحتوى على مادة فسفور حارق للأبدان مما أصاب آلاف العمال بأمراض غامضة كانت تُودى بحياتهم فى أيام » .

وذكر الأستاذ مصطفى الحفناوي فى كتابه « قصة قناة السويس » : « أن ديلسيبس حشد جميع الصيادين الذين يعملون فى شمال الدلتا وبحيرة المنزلة لانتزاع هذه الطبقة الطينية ، وخلال هذه العملية لم ينجُ واحد منهم » . ومات من شباب مصر من زهرة شبابها ما لا يقل عن مائة وعشرين ألفاً .

وقد تأسست بموجب فرمان الامتياز الشركة العالمية لقناة السويس فى ١٥ ديسمبر ١٨٥٨ م برأس مال قدره ٢٠٠ مليون فرنك فرنسى . أى : ما يوازى وقتها سبعة ملايين و٧٠٠ ألف جنيه مصرى بأسهم بلغ عددها ٤٠٠ ألف سهم ، بلغت قيمة السهم الواحد ٥٠٠ فرنك ، كلها للفرنسيين والأجانب عدا (٦١٠٩٦) سهماً فقط تملكها الحكومة المصرية ، وذلك يعنى أن تتكفل مصر بالجهد والعرق والمال فى مقابل ١٥ % فقط من أسهم الشركة .

ولما رفضت انجلترا وروسيا والولايات المتحدة والنمسا الاكتتاب فى هذه الشركة لقلة حصصهم فى الشركة أُجبرت الحكومة المصرية على شراء أسهم هذه الدول ، فاقترضت ٢٨ مليون فرنك فرنسى بفوائد عالية ، حتى أصبحت الحكومة المصرية تمتلك نصف رأس مال الشركة ، وذلك على حساب اقتصادها الذى أصبح مهلهلاً ، وذلك بعد تراكم الديون التى خنقتها ، وزادت من مشكلاتها الاقتصادية .

الصعوبات التي واجهت تنفيذ المشروع وكيفية التغلب عليها

كان مشروع ديلسيبس يقضي بأن يجري شق قناة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر في خط مستقيم ، وبذلك يتم اختصار الطريق لمسارها على خير صورة ، وذلك لاختصار الوقت والجهد أثناء الحفر ، ثم على حركة الملاحة فيما بعد .

وفي الواقع ، كان الحفر في هذا الموضع عملاً شاقاً بالغ الصعوبة ، لأنها كانت صحراء قاحلة جرداء لا مَعْلَمَ لها ، لا تحوي أي مصدر لماء عذب أو نبات ، فضلاً على عدم وجود ميناء على البحر المتوسط وقتها ، لكن نتيجة لعزم الرجل وقوة تصميمه على هدفه أذعن سعيد باشا لرأيه فذلل له كل العقبات .

وفي سبيل تنفيذ المشروع تم التغلب على هذه المصاعب ، فقد تم إنشاء ميناء على البحر المتوسط قرب المدينة القديمة ، التي كانت تُعرف بالفرما وأُقيم بها منارة لإرشاد السفن وكوبري يمتد من البحر إلى الشاطيء لتفريغ شحنات السفن والمعدات اللازمة للحفر ، وأُنشيء حوض للميناء ، وأُقيمت ورش ميكانيكية للحدادة والخراطة والنجارة ، وأُقيم مصنع للطوب .

سميت هذه المدينة بورسعيد تيمناً بوالي مصر سعيد باشا الذى أمر بإنشائها (١) لتكون مصدراً للإمداد الخارجي ، ومعسكراً للعمال المشاركين فى الحفر ، ومقراً لمهندسي المشروع والقائمين على تنفيذه ، كما خُصِّص أسطول برى من الجمال قوامه ألفا جمل لنقل المياه والطعام بصورة يومية إلى أرض المشروع .

فقد كانت هناك مشكلة عدم توافر المياه الصالحة للشرب ، فكان يتم جلبها أولاً من دمياط عبر القوارب الصغيرة ، ومن الإسكندرية عبر سفينة مجهزة لذلك تحمل ٨ آلاف لتر من المياه ، ثم أقامت مكثفين لتقطير المياه فى يونيو ١٨٥٩ م ،

---

(١) تم اختيار الاسم خلال اجتماع اللجنة الدولية التي تكونت من انجلترا وفرنسا وروسيا والنمسا واسبانيا ، والذي انعقد في عام ١٨٥٥ م ، وقررت اللجنة تسمية الميناء المقترح انشاؤه في شمال القناة ، نسبة إلى والي مصر محمد سعيد باشا .

كان كل واحد منها ينتج ٥ آلاف لتر يومياً ، إلا أن الإنتاج الفعلي كان ٩٠٠ لتر فقط لكل مكثف بسبب الأعطال المستمرة وكثرة استهلاكه للفحم ، فقد كان المكثف يستهلك كيلو جرام من الفحم لإنتاج لتر واحد من الماء .

وهذا يعني أن تقطير متر مكعب من الماء يتكلف نحو ٢٠ فرنكاً ، لذا تعاقدت الشركة مع مصطفى عناني بك صاحب مراكب الصيد ببحيرة المنزلة لجلب نحو ٦ أمتار مكعبة من الماء يومياً مقابل ٦ فرنكات للمتر الواحد ، ثم تعاقدت الشركة مع محمد الجيار بك أحد كبار ملاك السفن في بحيرة المنزلة لنقل المياه في براميل عبر السفن من المطرية إلى بورسعيد ، وأقامت الشركة خزاناً ضخماً سعته ٣٢ متراً مكعباً خصصته لتخزين المياه .

ولم تتحسن الحالة إلا في عام ١٨٦٦ م ، وذلك حينما مُدَّ خط الأنابيب من الإسماعيلية لبورسعيد لنقل مياه الشرب بمعرفة شركة المهندس « لاسرو » ، لكن أشد الصعوبات التي جابهت المشروع هو موقف بريطانيا العظمى من هذا المشروع في إطار ذلك المضمار من السباق المحموم بين الدول الكبرى التي تسعى إلى إعمال نفوذها وتقوية سلطانها .

فقد كانت بريطانيا تخشى على نفوذها في الشرق ، كما كانت تستشعر خطراً كبيراً في سيطرة فرنسا على طرق التجارة التي تصلها بمستعمراتها بالهند ، لذا شنت بريطانيا على منافستها اللدودة فرنسا معركة دبلوماسية شديدة في القسطنطينية عاصمة الخلافة العثمانية ، والتي كانت مصر ضمن الأراضي الواقعة تحت سلطانها .

فبعد أن وقّع سعيد باشا على الفرمان علمت انجلترا أن فرنسا أصبحت تمتلك سلاحاً رهيباً في معركة الاستعمار ، فسعت في الآستانة لدى السلطان العثماني لوقف المشروع ، بفضح أهداف فرنسا الاستعمارية من وراء المشروع ، فبعث السلطان العثماني يستنكر المشروع .

فوقع سعيد باشا بين شِقَّيْ الرَّحَى : رفض بريطانيا ، والسلطان العثماني من جهة ، وضغط ديلسيبس الرهيب ومن ورائه نابليون الثالث امبراطور فرنسا من جهة أخرى لإنجاز المشروع ، وظل سعيد باشا يراوغ كالثعلب للفِكَاك من هذين

الطرفين اللذين كانا يعتصرانه كفكَّيْ الكماشة ، وذكرت بعض المؤلفات أن الوالى سعيد باشا لما ضجَّ من ديليسبس وقتها حاول قتله ، لكنه فشل [١] .. ؟ !

لكن ديليسبس آثر سياسة الأمر الواقع ، فجمع طوائف من المرتزقة والمأجورين وسلطهم على القرى بالمحافظات المجاورة ليخطفوا الناس ويجبروهم على العمل بالسخرة ، وعندما فشلت بريطانيا فى وضع حد لهذا المشروع بدأت تبحث عن مشكلة أخرى تثيرها ، ولم تجد أفضل من التنديد بأعمال السخرة .

والحقيقة أن الموقف البريطاني لم يتفجر بدافع من الرحمة أو الشفقة بعمال مصر ، بل كانت محاولة منها لوقف المشروع لتفسد على فرنسا مخططها الاستعماري التوسعي من جانب ، ومن الجانب الآخر كانت فى حاجة ماسَّة للأيدي المصرية العاملة اللازمة لإنتاج مزيد من القطن المصرى ، الذى تحتكره لتسيطر على سوق إنتاجه العالمى ، وكانت هي الأخرى تستخدم أسلوب السخرة فى إدارتهم .

ويقول جان بول كالون [٢] : « لقد سعى الإنجليز منذ البداية إلى وقف المشروع أو محاولة الإضرار به ، فكانوا وراء الشائعة التى تُروى عن سقوط آلاف القتلى من العمال ـ يرى كالون أنها أعداد مبالغ فيها ، لكنه لم يستطع إنكارها ـ واستطاع الإنجليز بعد ذلك إقناع الخديوي [٣] إسماعيل الذى تولى الحكم بعد سعيد باشا والى

---

(١) قناة السويس : الموقع والتاريخ ص ٤٣ ــ فتحي رزق .

(٢) رئيس جمعية فردينان ديليسبس للصداقة المصرية الفرنسية ، والمستشار السابق بمجلس الدولة الفرنسي .

(٣) الخديوي : كلمة فارسية تركية معناها الأمير العظيم أول من أطلقها كانوا هم الإنجليز على حكامهم في الهند التي كانت تخضع لحكمهم وكان أول من حمل لقب خديوي من أسرة محمد علي هو إسماعيل بن إبراهيم بن محمد علي وذلك بفرمان استصدر عام ١٨٦٧ م من السلطان العثماني عبد العزيز بعد أن دفع له رشوة كبيرة وانتقل اللقب من بعده إلى ابنه توفيق وكان آخر من عُرف بهذا اللقب هو الخديوي عباس حلمي الثاني الذي خلعه الإنجليز عام ١٩١٤ م عندما أعلنوا الحماية على مصر ليصبح حاكم مصر يدعى سلطاناً وكان حسين كامل (١٩١٤ - ١٩١٧) [أيام مصرية : العدد العاشر بتاريخ ١٢ / ١٠ / ١٩٩٩ م] .

مصر - بتقليل عدد العاملين القائمين بالحفر من عشرين ألف عامل إلى أربعة آلاف عامل فقط .

حتى كادت الشركة العالمية لقناة السويس أن تفلس قبل افتتاح القناة بستة أشهر فقط ، مما دفع نابليون الثالث امبراطور فرنسا إلى مطالبة الحكومة المصرية بالتعويض ، فسددت الحكومة المصرية مبلغ ٢٨ مليون فرنك فرنسي أي : ما يوازى مبلغ مليون وربع المليون جنيه تعويضاً للشركة (١) .

وذكرت بعض المصادر أن المبلغ كان ٨٤ مليون فرنك أى : ٣ ملايين و ٣٦٠ ألف جنيه إسترليني ، وهو ما يساوى نصف رأس مال الشركة ، وأن تتنازل مصر عن كل حق لها فى ترعة المياه العذبة ، إلى جانب مساحة ١٠٠ فدان من أجود الأراضى على الضفة الغربية للقناة (٢) .

ويواصل كالون حديثه فيقول : « استطاع ديلسيبس بعزيمته الجبارة وإصراره على مواصلة المشروع أن يجلب بعض المعدات البخارية الثقيلة التى قامت بعض الشركات الفرنسية بتصنيعها ، والتى وصل عددها إلى ستين رافعة وحفارة ضخمة ، بالإضافة إلى بعض المعدات الأخرى ، كما يقول : « ولولا همة المصريين ومساهماتهم ما كان هذا المشروع قد نجح ، وما كان الحُلم قد تحقق » (٣) .

وظلت انجلترا تعمل جاهدة على محاربة هذا المشروع والنَّيْل منه حتى بعد افتتاح القناة ، فلم تَكُنْ تبدى إقبالاً على استخدام القناة أثناء رحلاتها إلى مستعمراتها فى الهند قبل عام ١٨٨٨ م ، وكانت قبل ذلك تكتفي بمرور سفينتين لها تعبران كل شهر ، وكان الهدف من تقليل عبور سفنها هو محاولة إظهار القناة بصورة خاسرة (٤) .

---

(١) مقال للكاتب الصحفي وليم ويصا بعنوان : [أسرار المفاوضات بعد تأميم القناة] نشرت بأخبار اليوم ص ٢ بتاريخ ٢٧ صفر ١٤١٠ هـ / ١٢ يونيو ١٩٩٩ م .

(٢) مقال للأستاذ مصطفى عاشور بعنوان : [قناة السويس .. من التدويل إلى التأميم].

(٣) وليم ويصا في مقال [أسرار المفاوضات عبر تأميم القناة] أخبار اليوم ص ٢ ـ ١٢ / ٦ / ١٩٩٩ م .

(٤) الأستاذ مصطفى عاشور ـ مقال بعنوان : [قناة السويس .. من التدويل إلى التأميم]

مراحل تنفيذ المشروع

بعد أن وقَّع محمد سعيد على فرمان امتياز حفر قناة السويس الذى أعطى فرنسا الحقَّ فى ممارسة مهام حَفْر القناة والانتفاع بها مدة طويلة تكون قد أكلت فيه باكورة ثمرتها ، وانتفعت بخيراتها أكبر درجة من الانتفاع .

وقد جعل ديليسبس شغله الشاغل بعد تصديق سعيد باشا ، أن يحصل على موافقة الباب العالي ، فقد حاول بلا توقف طوال الفترة فيما بين ١٨٥٥ م وحتى عام ١٨٥٩ م أن يحصلَ على تصديق السلطان العثماني ، لكن دون جدوى بسبب تردد السلطان العثماني الذى خشي أن يغضب بريطانيا .

فلما عجز عن ذلك ، وعلم أن هذا لن يتم له ، شرع فى إتمام مشروعه بفرض القوة وبتطبيق الأمر الواقع ، فتوجه إلى باريس سريعاً ، ودعا للاكتتاب فى أسهم الشركة فى ٥ نوفمبر ١٨٥٨ م وخلال ٢٥ يوماً فقط تمت تغطية هذا الاكتتاب ، وكان ديليسبس رجلاً يعرف هدفه جيداً ، فقد استغل الأموال التى حصل عليها من الخزينة المصرية لينفق بها على أبحاثه ودراساته وتنقلاته وعلى رشوة رجال نابليون الثالث ، ورغم أن رأس المال (١) لم يكن قد سُدِّدَ كله إلا أنه تخطى كل العقبات ، واستعان بعناصر من كل الجنسيات لإكمال عمله وإتمام أسهم الشركة .

وبعد ذلك جاءت المرحلة الثانية ، وهى تكوين مجلس إدارة الشركة ، ثم الاستعانة بمقاول لإتمام العمل ، وقد وقع الاختيار على المقاول الفرنسي « ألفونس هاردن » الذى وقَّعت معه الشركة عقدها فى ١٤ فبراير ١٨٥٩ م ، ثم اتجه ديلسيبس ليشكل لجنة تقوم باتخاذ خطوات سريعة لبدء الحفر ، فالتقت بمحمد سعيد ، ورغم تردد سعيد باشا وقلقه من إغفال شرط موافقة السلطان العثماني إلا أن التصميم كان واضحاً عند هذه اللجنة .

وأثناء هذه المباحثات وصلت سفينة تحمل معدات الحفر إلى دمياط ، وطالب ديليسبس من الوالي إعفاءها من الرسوم الجمركية فوافق والى مصر على الفور ، ويقول الدكتور عبد العزيز الشناوي فى كتابه « السخرة فى حَفْر قناة السويس » أن

---

(١) كان رأس مال الشركة ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي .

الوالي محمد سعيد كان قد أعدَّ مفاجأة سارة لديليسبس وزملائه ، ذلك أنه حشد له عشرة آلاف عامل ليحفروا ترعة تخرج من النيل شمال مدينة دمياط ، حتى تصل إلى بحيرة المنزلة لكي تسير فيها القوارب حاملةً المياه والتموين إلى المدينة التى يجرى إنشاؤها (بورسعيد) .

وقد حاول ديليسبس فى بداية المشروع استقطاب الفلاحين والعمال ، فبدأ عن طريق معارفه جَمْع الفلاحين من دمياط والدقهلية والإسكندرية والقاهرة ، كما استعان ببدو الصحراء وجمالهم وخيامهم ، ووصل عدد العمال فى أول ديسمبر ١٨٥٩ إلى ١٨ عاملاً ، وزاد عددهم إلى ٣٣٠ عاملاً مصرياً و٨٠ عاملاً من الأجانب فى آخر هذا الشهر .

لكن تم الاستغناء عن فكرة الاستعانة بعمال أجانب لعدة أسباب منها ارتفاع أجورهم ، وعدم اعتيادهم على المناخ المصرى ، وتباين العادات والتقاليد ، ورأى ديليسبس أن هذا العدد لا يزال قليلاً ، ولا يكفى لتنفيذ المشروع الضخم ، لذا تطلع ديليسبس فى مطلع عام ١٨٦٠ م إلى محاولة تنفيذ لائحة استخدام العمال ، فكوَّنتْ الشركة لجنة عُهِد إليها بالطواف فى قرى الوجه البحري .

واستطاعت الشركة بالوعود الزائفة أن يحصلوا على موافقة ٢٠٠ عامل ، علاوة على سكان المنزلة وجَنَّدتهم لحَفْر القناة البحرية الصغيرة فى منطقة بحيرة المنزلة ، وقد كان العمل هناك شاقاً قاتلاً ، فكان العمال يقفون شبه عرايا تغمرهم المياه ، ويضربون القاع بفئوسهم ليزحزحوا كتل الطين المتماسكة ، ثم ينزعوها من القاع بأيديهم يناولونها لمن يليهم ، وكانت المياه وما فيها من أملاح كافية لسلخ جلود العمال ، وقد شاهد الناس ما يعانيه هؤلاء العمال من سخرة فقَلَّتْ أعدادهم ، حتى أنه لم يزدْ عددهم فى أواخر عام ١٨٦٠ م عن ١٧٠٠ عامل .

وقد وجد ديليسبس أن تنفيذ المشروع بهذه الأعداد القليلة فى حكم المستحيل ، لذا رأى أنْ يطبق مبدأ السخرة وتمسك بشرط العدد فى الفرمان ، والتزمت الحكومة بالتنفيذ حتى زاد عددهم فى ديسمبر عام ١٨٦١ إلى ١٤٦٦٧ عاملاً ، وفى إحدى زيارات محمد سعيد باشا إلى الميناء الجديد (بورسعيد) أمر بزيادة عدد العمال حتى بلغت طوال عام ١٨٦٢ م نحو ٢٠ - ٢٢ ألفاً فى الشهر الواحد ، كما

قام بزيارة الوجه القبلي فى يناير ١٨٦٢ ، وأمر بإرسال خمسة آلاف جندى مصرى كانوا على وَشْك أنْ يُسَرَّحوا بعد انتهاء خدمتهم ، ليقوموا بأعمال الحفر .

وكثيراً ما كانت تقع المشاحنات والتمرد على أعمال القمع والسخرة ، حتى أن الشركة شكَّلت دوريات لتتبع الفارِّين ، وكانت تجوب الصحراء ، وكان كل مَنْ تُسوِّل له نفسه الفرار والهرب يُعاقب بالسجن والجَلْد ، وكان جنود هذه الدوريات الذين يقومون بجمع العمال يُسمون « القواصة » وكانوا شديدى الغلظة والقسوة .

وبدأت أعمال الحَفْر من مدينة الفَرَما (قرب بورسعيد) ، وبالتحديد فى يوم ٢٥ إبريل ١٨٥٩م ، حيث أُقيم حفل بسيط ، وضرب ديليسبس بيده أول مِعْوَل فى الأرض إيذاناً ببدء الحفر ، وكان معه ١٠٠ عامل جلبهم من دمياط ، ثم تم الحفر على مراحل شارك فى الأولى منها نحو ٢٠ ألف عامل مصرى كان يجرى تغييرهم شهرياً .

واستمر العمال فى الحفر من الشمال إلى الجنوب فى خط مستقيم ، واستطاعوا الوصول إلى بحيرة التمساح ، حيث تدفقت مياه البحر المتوسط إلى بحيرة التمساح لأول مرة فى ١٨ نوفمبر عام ١٨٦٢ م ، حيث أقام ديليسبس بمنطقة نفيشة حفلاً بمناسبة الانتهاء من حفر هذه القناة البحرية المصغَّرة ، وكان ذلك فى عهد الخديوي إسماعيل ، وواصل العمالُ الحفرَ حتى وُصِّلت القناة وتدفَّق ماؤها فى البحيرات المرة يوم ١٥ أغسطس ١٨٦٩ م .

واستمرت أعمال الحفر حتى ضُربت الفأسُ الأخيرة ، وانتهت أعمال الحفر لتلتقي مياه البحرين تماماً فى منطقة الشلوفة فى ١٨ أغسطس عام ١٨٦٩ م ، أي : أن حفر القناة استمر عشر سنوات وأربعة أشهر من بدء العمل ، وقد قُدِّرَ أعداد العاملين فى الحفر من الوجهين القبلي والبحري بنحو مليون ونصف عامل ، مات منهم أثناء الحفر ما بين ١٠٠ — ١٢٥ ألفاً ، وانتهى العمال من عملهم بعد أنْ حملوا على أكتافهم ٧٤ مليون متر من الرمال [١] .

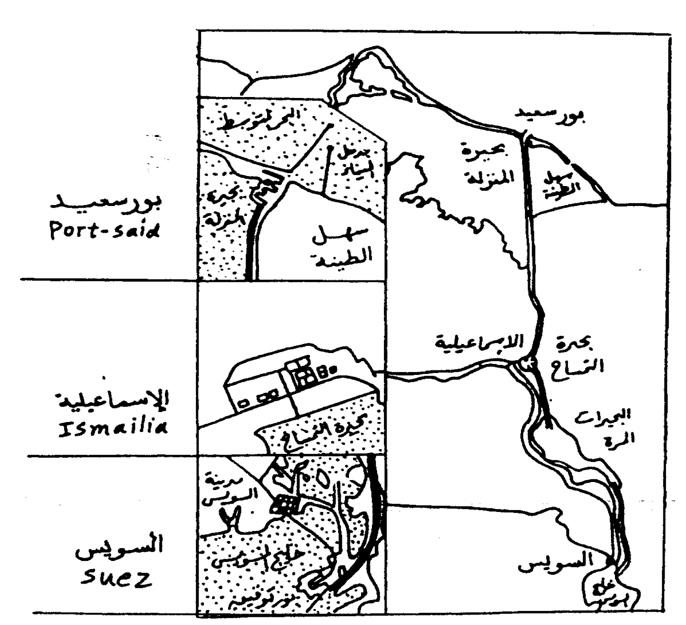
يذكر د . مصطفى الحفناوي فى كتابه « قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة » أن

---

(١) قناة السويس : الموقع والتاريخ — فتحي رزق .

الخديوي إسماعيل استخدم أساليبَ قاسيةً مع الفلاحين المصريّين العاملين فى أعمال الحفر ، ويقول : « لن يغفر الله له السخرةَ والسياط » ، وذلك لأن الخديوي إسماعيل بعد أن سعى لتقليل أعداد العمال عاد ليغير موقفه تماماً ، ففي عام ١٨٦٥ م زاد من السخرة بصورة مفزعة حتى تحولت مناطق الحفر فى عهده إلى أودية للموت ، وتفشَّت فيهم الأمراض .

فقد ظهر وباء الكوليرا فى ١٦ يونيو ١٨٦٥ م بينهم ، وتفشَّى فيهم بسرعة مذهلة ، وانتشر وباء الجدري بينهم فى عام ١٨٦٦م ، كما تكلفت مصر أموالاً باهظة فى أعمال الحفر أثقلت كاهلها وأنهكت مواردها ، فقد بلغت تكاليف المشروع النهائية ١٧ مليوناً و٣١٢٣١٥ جنيهاً مصرياً ، وكان مبلغاً كبيراً مُبالغاً فيه آنذاك .



أول خريطة لقناة السويس الحديثة عام ١٨٦٩ م

حفل افتتاح قناة السويس

بعد أن تكلّفت مصر ما لا تطيق في عهد الخديوي إسماعيل من نفقات باهظة وخسائر في الأرواح ، ثم جاء ليزيد الطين بلّة ، وسار بمصر في الطريق إلى الهاوية نحو تدمير موارد مصر ، فأقام حفلاً أسطورياً بمناسبة افتتاح القناة لأول مرة .

وكان هذا الافتتاح في ١٢ شعبان ١٢٨٦ هـ الموافق ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ م ، حيث توافد المدعوون بسفنهم في القناة ، وسارت مواكبهم تتقدمهم السفينة « إيجل » التي تحمل امبراطورة فرنسا أوجيني زوجة نابليون الثالث امبراطور فرنسا وتتابعت سفن الوفود أرسالاً تُقِلّ فرنسوا جوزيف امبراطور النمسا وملك المجر وولي عهد ألمانيا وسفيرَيْ انجلترا وروسيا بالآستانة ، ونحو ستة آلاف من ملوك وسفراء ووزراء دول أوروبا .

انتشرت على ضفتي القناة فئات مختلفة من الفلاحين والبدو والنوبيين والأعراب ، بملابسهم التقليدية في عرض فلكلوري رائع ، واصطف الجيش والأسطول المصري في ميناء بورسعيد ، بالإضافة لفيالقه على ضفاف القناة التي أخذت سفنهم الحربية شكلَ نصف قوس داخل الميناء ، وأُقيمت ثلاث منصات يكسوها الحرير الأخضر ، خُصِّصت الكبرى منها للملوك والأمراء ، والثانية على جانبها الأيمن لعلماء الدين الإسلامي ، على رأسهم الشيخ مصطفى العروسي ، والشيخ إبراهيم السقا ، والثالثة إلى اليسار وكانت لرجال الدين المسيحي .

وتصدَّر المنصةَ الرئيسية الخديوي إسماعيل وديليسيبس وامبراطورة فرنسا ورؤساء وملوك وسفراء الدول ، وبدأت مراسم الحفل حيث صدحت الموسيقى بالغناء وعُزف السلام الوطني الفرنسي ، وتلا الشيخ إبراهيم السقا كلمة الافتتاح وقام أحبار الدين المسيحي فأنشدوا نشيد الشكر ، وشاركتهم في الإنشاد امبراطورة فرنسا ، وعُزفت أوبرا عايدة العالمية التي كُلِّف بوضع موسيقاها الموسيقار الإيطالي « ڤردي » .

ثم نزل الوفد بعد انتهاء الحفل بقصر الخديوي الفخم بمدينة الإسماعيلية ، حيث أُعدّت لهم وليمةُ عشاء فاخرة ، أعدَّها نحو خمسمائة طاهٍ من مرسيليا وجنوا

وتريستا ، وكانت بالفعل وليمة رائعة كانت عامرة بصنوف شتى من الأطعمة والأشربة ومُتْرَعة بالخمور ، وانطلقت الألعاب النارية في جو السماء ، والتي تم استيرادها خصيصاً لهذا الغرض ، واستمرت هذه الاحتفالات والولائم المحفوفة بمظاهر البذخ والإسراف عدة أيام .

لقد كان احتفالاً يحمل ما يفوق كل تصور من التبذير وإهدار المال ، حتى أن امبراطورة فرنسا قالت في دهشة : « لم أرَ في حياتي أجمل منْ هذا » ، فقد تكلف هذا الاحتفال التاريخي ما يقرب من مليون و ٤٠٠ ألف جنيه مصري ، كما حددها المؤرخ المصري عبد الرحمن الرافعي (١) .

ونتيجة لهذا الإسراف سقطت مصر في بحر الديون التي أثقلت كاهلها ، وأدت بها في النهاية إلى أن باعت أسهمها في القناة لسداد ديونها ، وتنازلت عن حصتها في الأرباح السنوية اعتباراً من عام ١٨٧٥ م ، وكان ذلك ذريعة للتدخل الخارجي في شئون مصر وسياستها ، مما أدى في النهاية إلى احتلال مصر على يد الإنجليز .

لقد ظن الخديوي إسماعيل أنه باسترضائه ديلسيبس وفرنسا ومن ورائها أوروبا المتحمسة للمشروع - عدا انجلترا - سوف ينال تأييدهم فيعاونونه على الخلاص من ضائقاته المالية التي تورط فيها ، وأقحم بها مصر التي كرَّس كل مواردها لإنجاز هذا المشروع ، لكن خاب ظنه فقد تخلى الجميع عنه ، وأصبحت مصر لقمة سائغة ترضخ تحت نِيْر الإنجليز قرابة السبعين عاماً .

---

(١) قناة السويس : الموقع والتاريخ ص ٢٩ — فتحي رزق .

الباب الثالث

قناة السويس شاهدة على عصر طويل

من الحروب والصراعات

الفصل الأول

أهمية قناة السويس الجيوستراتيجية (١)

وصراع القوى الاستعمارية عليها

يقول المحلل السياسي الأستاذ سمير معوض : « لم يكن من المصادفة البحتة أن يكون موقع منطقة الشرق الأوسط ، وعلى الأخص مجموعة الدول العربية واقعاً في بؤرة تقاطعات وتشابكات جغرافية استراتيجية لمجموعة من البحار والممرات والخلجان ذات الأهمية العالمية ، وعلى رأسها قناة السويس التي تربط أهم بحرين في العالم ، وكل هذه الهيئات والمساحات المائية الدولية وضعت هذه المنطقة في موازين الاقتصاديات العالمية باعتبارها تمثل قيماً اقتصادية وتجارية ، على جانب كبير وحساس من الارتباطات بالمصالح الدولية .

وتستأثر مصر بما يربو عن ٥٠ ٪ من عدد هذه الهيئات والمسطحات المائية ، وذلك يجعل مصر تحتل مكانة الصدارة على مستوى الأهمية الجيوستراتيجية (٢) ، ولا شك أن قناة السويس تعد أهم هذه المجاري المائية على الإطلاق لموقعها المتوسط في العالم ، ولربطها بين أشهر بحرين في العالم القديم ، واللذين يتصلان بمحيطين يربطان العالم القديم بالعالم الجديد .

ويقول الدكتور جمال حمدان في كتابه « قناة السويس نبض مصر » : « منذ أن

---

(١) الجغرافية ــ الاستراتيجية .

(٢) مقال للكاتب الصحفي سمير عوض تحت عنوان : [قناة السويس والقناة الإسرائيلية .. الفرص والتحديات] إصدار مركز الدراسات الاستراتيجية بجريدة الأهرام .

شُقَّت قناة السويس .. ومنذ أن حلَّ البخار محلَّ الشراع الذي تعاكسه رياحُ البحر الأحمر ، أصبحت القناةُ شريانَ المواصلات العالمية ، أو عنقَ الزجاجة في شبكة الملاحة .. وتحولت إلى قبلة عالمية ، كأن العالم كله على ميعاد فيها .. ! » .

لقد اتجهت أنظار الاستعمار تجاه فكرة إنشاء قناة السويس والتي واكبت فترة تلك الثورة الصناعية (١) واستخدام البخار في تسيير السفن وما وفّره من سرعة وأمان كانت هذه السفن (٢) ، وقد لازم الثورة الصناعية في أوروبا اتجاهٌ إلى التوسع الاستعماري الأوروبي في آسيا وإفريقيا بحثاً عن المواد الخام اللازمة للصناعة ، ولم يكن من الممكن الوصول إلى هذه المناطق النائية سريعاً إلا عن طريق استخدام قناة السويس ، ثم زادت أهميتها مع اكتشاف البترول في منطقة الشرق الأوسط وحاجة دول أوروبا والولايات المتحدة الماسَّة له ومن ثَمَّ تزايدت أهمية قناة السويس .

---

(١) حدثت الثورة الصناعية في القرن ١٨ وأوائل القرن ١٩ ، وقد بدأت في بريطانيا وانتشرت منها إلى باقي أنحاء أوروبا وأمريكا الشمالية ، ولعل السبب في خروج هذه الثورة من بريطانيا أنها كانت تضم أكبر مستودعات الفحم والحديد في العالم ، كما كانت بريطانيا القوة الأولى في العالم ، وكانت تبسط نفوذها على كثير من بلدان العالم ، فتستغل مواردها ، وباختراع المحركات التجارية واصلت الثورة الصناعية تطورها ، وأقبلت الدول الصناعية الكبرى على مستعمراتها لنهب خيراتها .

(٢) بدأت حركات الإبحار عبر البحار والمحيطات مع اكتشاف العالم الجديد وبزوغ شمس البحارة البرتغاليين والإسبان وغيرهم وما حدث من تطور في صناعة السفن، فكانت السفينة الإنجليزية فكتوريا أول سفينة تدور حول الأرض ، وكانت تزن ٨٥ طناً ، وقطعت مسافة ٤٩٤٠٠ كيلومتراً في نحو ثلاثة أعوام ، ثم شهدت صناعة السفن تطوراً سريعاً في القرن ١٩ بفضل استغلال الطاقة البخارية واستخدام الحديد في بناء هياكل السفن بدلاً من الخشب ، وكانت أكبر سفينة في القرن ١٩ هي السفينة جريت إيسترن ، والتي بلغ وزنها نحو ٢٧٤٠٠ طناً ، وبلغت سرعتها ١٥ عقدة في الساعة وقوتها الدافعة ٦٦٠٠ حصان بخاري ، وكانت تستوعب نحو ٤٤٠٠ راكب ، وظل استخدام السفن البخارية حتى عام ١٩٣٠ م عندما استُبدِلَ الفحم بالبترول .

وقد كانت المبادرة في هذا المشروع الحيوي فرنسية ، حيث حصلت على امتياز حَفر القناة ، واستحوذت على نصيب الأسد من أسهم شركتها . ومن هنا وضعت انجلترا نُصْبَ عينيها هدفاً لا مناص منه ، وهو الاستيلاء على هذه القناة خاصة بعدما فشلت مساعيها الدبلوماسية لدى الباب العالي (الخليفة العثماني) في إجهاض هذا المشروع .

وكانت انجلترا هي المنافس اللدود لفرنسا ، وإحدى طرفي الصراع على صدارة العالم ، وكانت كفة انجلترا ترجح على نظيرتها ، لذا خشيت على صدارتها ونفوذها المتصاعد في مناطق الشرق الغنية بالثروات من جهة ، وعلى مركزها في أوروبا بعد أن حققت ألمانيا وإيطاليا وحدتهما السياسية خلال الحرب العالمية الثانية ، ودخولهما ميدان المنافسة الاستعمارية في حوض البحر المتوسط .

كما كانت بريطانيا تخشى على حركتها التجارية أو طريقها إلى الهند من التهديدات الفرنسية ، لذا تحولت أطماع بريطانيا إلى مصر ، وبالتحديد إلى قناة السويس التي يمكنها من خلالها أن تختصر المسافة إلى مستعمراتها في الهند بمقدار ٩٧٠٠ كم ، إذا سلكت القناةَ بدلاً من رأس الرجاء الصا لح .

ورأت بريطانيا أن السياسة التي تنتهجها لإضعاف وضع قناة السويس أنها سياسة لا هي جادة ولا مؤثرة ، حيث كانت تكتفي بعدم استخدام القناة إلا بصورة طفيفة ، وتعتمد على طريق رأس الرجاء الصا لح ، فكانت بذلك كالطُرْفة القائلة « أن رجلاً أراد أن يكيد لامرأته فقتل نفسه » .

فكانت الخسارة التي تتكبدها في هذه الرحلة الطويلة أكثر بكثير من خسارة فرنسا بعدم عبور السفن البريطانية بالقناة ، لذا لم يَمْضِ وقتٌ طويل حتى رأت بريطانيا أن مصالحها التجارية والسياسية مرتبطة بالقناة ، وقد وجدت الفرصة سانحة في مصر لتحقيق أغراضها بعد افتتاح القناة وغرق مصر في الديون في عهد الخديوي إسماعيل التي بلغت ٩٠ مليوناً من الجنيهات [١] .

وفي عام ١٨٧٥ م بلغت هذه الضائقة المالية ذروتها ، ففكَّر الخديوي إسماعيل

(١) كان محمد سعيد باشا قد مات وترك ديوناً على مصر بلغت ١١ مليوناً .

في رهن أسهم قناة السويس في سوق المرابين بباريس ، لكن العرض الذي قُدِّم له كان مغايراً تماماً فقد كان عرضاً لبيع الأسهم ، وإنْ كان في صورة الرهن ولم يكن أمامه سوى القبول ، وكان المبلغ المعروض ٨٥ مليون فرنك تقدمها نقابة الماليين الفرنسيين بضمان الأسهم ، فإذا لم يسدد المبلغ كله خلال ٣ شهور ، تؤول الأسهم للهيئة الفرنسية .

ولكن نتيجة لظروف ومُستجدَّات دولية تدخلت انجلترا لشراء الأسهم ، فقد هُزمت فرنسا في الحرب السبعينية (١) ، وكانت فرنسا في حاجة لعدم إثارة انجلترا عليها ، فأحجمت عن شراء الأسهم وإتمام الصفقة خاصة بعد أن لَوَّحت بريطانيا صراحةً بأن العلاقات بين البلدين سوف تُصاب بفتور شديد لو تقدمت فرنسا لشراء الأسهم .

وكانت هذه في الحقيقة فرصة تنتظرها انجلترا ، وحلماً تأخر تحقيقه طوال ٦ سنوات كاملة ، وتمت المفاوضات وتحرر عقد بيع كل الأسهم التي تملكها الحكومة المصرية البالغ عددها ١٧٧٦٤٢ سهماً (٤٤ % من أسهم الشركة) ، وذلك مقابل ١٠٠ مليون فرنك ، أي : ما يوازي ٤ ملايين جنيه مصري ، وكان ذلك في يوم ٢٥ نوفمبر ١٨٧٥ م .

واعتبر هذا البيع ضربة مُوجِعة للمصالح الفرنسية ، وأخذت بريطانيا تزيد من وضعها في الشركة حتى تمكنت من تغيير الموازين داخل الشركة ، وأصبح لها ١٠ مقاعد من ٢٤ مقعداً ، وحصلت انجلترا داخل القناة على بعض امتيازات لسفنها التي كانت تشكل ٨ , . السفن العابرة في القناة وُقتها ، ونشبت بين بريطانيا وفرنسا مشاكل على إدارة واستخدام القناة .

---

(١) دارت الحرب السبعينية عام ١٨٧٠ م بين فرنسا وبروسيا ، ثم انضمت ألمانيا إلى بروسيا وانهزمت فيها فرنسا وأُسر ملكها الامبراطور نابليون الثالث ، وحاربت فرنسا جيشاً وشعباً لكنهم اضطروا لتسليم عاصمتهم باريس أمام الغزو الألماني في أوائل عام ١٨٧١ م ، ووُقعت معاهدة ألزمت فرنسا بالتنازل للألمان عن بعض أراضيها ، ودفعت مبلغاً ضخماً من المال .

ثم اتفقت الدولتان على إعداد دراسة تنظيمية خاصة باستخدام القناة وعهدت بها إلى لجنة دولية كان مقرّها باريس وقد ضمت ممثلين من بعض دول أوروبا ومندوب تركي وآخر مصري وبعد مفاوضات تم التوقيع على اتفاقية الآستانة (١) بتركيا في ٢٣ يونيو ١٨٨٢ م ، التي أوصتْ بتنظيم إدارة قناة السويس وأقرت حياد القناة ، لكن الأمور كانت تسير في الواقع على عكس ذلك ، فقد ظهرت سيطرة انجلترا واضحة ، فبعد تزايد الديون على مصر وعدم وقوع نفع يُذكر للحكومة المصرية ببيع أسهمها لبريطانيا التي اشترتها بثمن بَخس .

ويقول الدكتور مصطفى الحفناوي : « .. وانتهى الأمر إلى ظهور لجنة المراقبة الثنائية وصندوق الدَّين والوزارة الأوروبية برئاسة نوبار باشا وعضوية وزير إنجليزي وآخر فرنسي اللذين كانا لهما حق الفيتو بالنسبة لقرارات مجلس الوزراء ، وكانت النتيجة أن فُرِضَ على الحكومة المصرية أن تقبل قيام لجنة التحقيق العليا الأوروبية التي كُلّفت بالتحقيق في العجز في الإيرادات وأسبابه .

وتم عزل الخديوي إسماعيل ليحلَّ مكانه ابنه توفيق في ٢٦ يونيو ١٨٧٩ م ، الذي تنازل عام ١٨٨٠ م عن آخر ما تبقّى لمصر من حقوق (٢) ، وأعلنت انجلترا خوفها على مصالحها في القناة ، فبدأت حملتها على مصر في يوليو ١٨٨٢ م ، ولعب ديليسبس دوره في خيانة عرابي وطعن الثورة العرابية من الخلف .

ويقول المؤرخ المصري عبد الرحمن الرافعي أن عرابي انخدع تماماً ووقع فريسة سهلة لديليسبس ، وذلك أن عرابي بعد أن هزم الإنجليز في كفر الدوار رأى ضرورة

---

(١) اجتمعت ست دول منها : انجلترا وفرنسا وروسيا وإيطاليا وألمانيا في الآستانة في ٢٣ يونيو ١٨٨٢ م ، وقد أصدر المؤتمر قراراته في ٢٥ يونيو بما عُرف بميثاق النزاهة ، وكان من بنوده ألاّ تنفرد دوله باحتلال جزء من أرض مصر ، أو الحصول على امتياز معين دون باقي الدول ، وألاّ تتدخل دولة بصورة منفردة في سياسة مصر ما دامت قراراتُ هذا المؤتمر سارية ، وقد رفضت تركيا الاعتراف بقرارات هذا المؤتمر باعتبار مصر دولة تابعة لها .

(٢) قناة السويس : الموقع والتاريخ ص ٩٠ ــ فتحي رزق .

تعطيل القناة حتى يعجز الجيش الإنجليزي عن الوصول إلى شاطئها الغربي، فأرسل إليه ديليسبس وطالبه ألا تُغلق القناة فيعطل الملاحة بها ، وأوعز إليه بعدم مقدرة الإنجليز على دخول القناة ، لأنها منطقة محايدة وحذره أنه إذا ما أغلق القناة، فإن العالم كله سيقف ضده .

وهكذا ثُني عزمه عن إغلاق القناة ، لكن حدث ما لم يتوقعه عرابي ، إذ احتل الأسطول البريطاني بورسعيد في ٢٠ أغسطس ١٨٨٢ م ، وسلَّم ديليسبس مكاتب الشركة للقوات البريطانية لتتخذها مركزاً لأعمالها الحربية ، وأغلق الإنجليز الملاحة في القناة لمدة ثلاثة أيام ، وزحف الإنجليز نحو القاهرة من الخلف وهزموا عرابي في التل الكبير .

وهكذا صارت القناة في قبضة الإنجليز ، بعد أن سقطت مصر في أيديهم ، وأصبحت في الواقع هي المتحكمة فيها رغم ما نصَّتْ عليه اتفاقية الآستانة ١٨٨٢م والقسطنطينية في ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨م من ضمان حياد القناة ، وحاولت انجلترا أن تجعل سيطرتها على القناة أمراً مُعترفاً به على الجانب الدولي ، وتحقق لها ذلك بالفعل بتوقيع الاتفاق الودي مع فرنسا عام ١٩٠٤ م .

ولم تكتف بريطانيا بسيطرتها على القناة ومصر ، بل سعتْ إلى مَدِّ امتياز شركة قناة السويس أربعين عاماً أخرى ليصبح الامتياز سارياً حتى عام ٢٠٠٨ م ، بدلاً من ١٩٦٨ م ، وأجرتْ بريطانيا مع الحكومة المصرية مفاوضات سرية في نهاية عام ١٩٠٩ م لتنفيذ مأربها ، ولكن الحركة الوطنية في مصر ، والتي كان يتزعمها آنذاك محمد فريد (١) وقفت لهذه المحاولات بالمرصاد ، واستطاعت أن تحصلَ على نصِّ الاتفاق السري بين الحكومة المصرية وبريطانيا ، ونشرته في جريدة اللواء ، وحرضتْ الشعب على التصدِّي لهذا العمل الرخيص .

ورغم موافقة الخديوي عباس حلمي الثاني على طرح المشروع على البرلمان إلا

---

(١) محمد فريد (١٨٦٨ ــ ١٩١٩ م) : الزعيم الثاني للحزب الوطني بعد مصطفى كامل ، تخرَّج في كلية الحقوق عام ١٨٨٧ م وعمل بالمحاماة وناضل من أجل جلاء الإنجليز عن مصر ، توفي في برلين عام ١٩١٩ م .

أنه لم يَحظَ بموافقة جميع أعضائه ، وقامت محاولات حثيثة من جانب الاحتلال البريطاني والحكومة المصرية لإحياء المشروع قابلها جهد دفاعي مستميت من قِبَل الحركة الوطنية ، وظل الأمر محلُ نزاع حتى طُرِحَ جانباً خوفاً من ثورة الشعب .

وبعد انهيار المشروع وتداعيه أطبقتْ بريطانيا على القناة بيد من حديد ، وعمدت بريطانيا إلى إضعاف السيادة العثمانية في مصر التي كانت في حقيقتها سيادة اسمية فقط ، وقد تمكنت بالفعل من ذلك في الحرب العالمية الأولى [1] حيث أعلنت عام ١٩١٤ م الأحكام العرفية ثم أعلنت الحماية [2] على مصر ، وفرضت رقابة صارمة على القناة وخرقت اتفاقية الآستانة ، حيث أغلقت القناة ببوارجها الحربية ومنعت أعداءها من استخدامها ، وخرجت من الحرب العالمية الأولى وهي أقوى دول أوروبا ، وأخذت نصيب الأسد في تركة الدولة العثمانية ، التي أُطلق عليها وقتها « تركة الرجل المريض » .

استمر الحال في مصر والقناة على نفس المنوال ، حتى تم التوقيع على معاهدة ١٩٣٦ م التي نصت على احتفاظ بريطانيا بقاعدة حربية لها في القناة استفادت منها

---

(١) الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ــ ١٩١٨ م) : وسبب نشوبها اغتيال أحد كبار رجال الدولة في النمسا والمجر اللتين كانتا تتبعان امبراطورية موحدة فأعلنت هذه الامبراطورية الحرب على الصرْب بعد أن أشارت أصابع الاتهام إليها في حادث الاغتيال وساندت فرنسا وبريطانيا وروسيا الصرب وعُرفت بكتلة الحلفاء ، ثم أعلنت ألمانيا الحرب على روسيا ثم أعلنتها على فرنسا واكتسحت القوات الألمانية بلجيكا ، فأعلنت انجلترا الحرب على ألمانيا ، ودامت الحرب ٤ سنوات وراح ضحيتها ١٠ملايين جندي ومئات الآلاف من المدنيين .

(٢) الحماية البريطانية على مصر تعني فصل مصر نهائياً عن الخلافة الإسلامية العثمانية التي كان آخر حكامها السلطان عبد الحميد الذي عُزِلَ ليحل محله محمدُ السادس آخر حكام العثمانيين ، وأصبح من حق ملك انجلترا جورج الخامس تعيين حكام مصر ، وأنعم عليهم بلقب سلطان ، وهو نفس لقب الجالس على العرش العثماني تأكيداً لفصل مصر نهائياً عن الخلافة العثمانية ولم يتم انتهاء الحماية البريطانية عن مصر إلا في ٢٨ فبراير ١٩٢٢ حينما أصدرت بريطانيا إنهاء الحماية عن مصر والاعتراف باستقلال مصر بشروط ، وكان ذلك بداية عصر الملكية حيث أعلن السلطان فؤاد في ١٥ مارس ١٩٢٢ نفسه ملكاً لمصر .

بريطانيا في الحرب العالمية الثانية [1] ، وحاولت الحكومة المصرية إلغاء هذه المعاهدة أو تعديلها ، وبعد جهد شاق استطاع النحاس باشا رئيس الحكومة المصرية أن يُلغيها في أكتوبر ١٩٥١ م بعد أن ظلت مصر خاضعة لهذه المعاهدة قرابة خمسة عشر عاماً .

ثم قامت ثورة ٢٣ يوليو ١٩٥٢ لإنهاء الحكم الملكي والفساد ، وقد سعت حكومة الثورة بعد أن ألغت الملكية إلى مطالبة بريطانيا بإنهاء الاحتلال وجلاء قواتها عن مصر وعن قاعدتها في القناة بصفة خاصة ، وبالفعل تم التوقيع على اتفاقية الجلاء مع بريطانيا عام ١٩٥٤ م .

وقد نصت هذه الاتفاقية على أن يتم سحب القوات البريطانية على عدة مراحل خلال فترة عشرين شهراً ، كما نصّتْ على بقاء مناطق محددة في قاعدة قناة السويس تستخدمها بريطانيا في حالة وقوع هجوم مسلح خارجي على مصر مع ضمان حرية الملاحة في القناة .

واستشعرت إسرائيلُ الخطرَ على وجودها في المنطقة من جرَّاء توقيع هذه الاتفاقية ، لأن إسرائيل كانت في حالة حرب مع مصر والعرب ، لذا صرح وزير الخارجية الإسرائيلي وقتها « موشي شاريت » : أن إسرائيل تلقي جانباً من اللوم

---

(١) الحرب العالمية الثانية (١٩٣٩ ــ ١٩٤٥ م) : بلغ عدد قتلاها ٩٢ مليون عسكري علاوة على ما بين ٣٥ ــ ٦٠ مليوناً من المدنيين ، وقد كانت بين طرفين ، الأول هو : قوات المحور وهي دول ألمانيا وإيطاليا واليابان ، ثم انضمت إليهم ٦ دول أخرى ، بينما كانت القوى الرئيسية التي تحارب دول المحور هي : الولايات المتحدة وبريطانيا والاتحاد السوفيتي وفرنسا ، وبدأت هذه المعركة بسبب اجتياح ألمانيا لبولندا فأعلنت بريطانيا وفرنسا الحرب على ألمانيا ، واتسع نطاق الحرب ليشمل معظم دول العالم في أوروبا وآسيا وإفريقيا إلى جانب الولايات المتحدة ، وقد حققت دول المحور الثلاث ألمانيا وإيطاليا واليابان انتصارات كاسحة في السنوات الأولى للحرب ، ثم اعتدل الميزان لصالح الحلفاء في معركة العلمين ، ثم خسرت ألمانيا الحرب في سيبريا بروسيا ، واستسلمت اليابان بعدما ضربتها الولايات المتحدة بالقنبلة الذرية .

على بريطانيا ، لأنها وقّعت هذه الاتفاقية دون أن تسعى أولاً لإنهاء حالة الحرب القائمة بين مصر وإسرائيل .

في هذه الفترة كان عبور السفن الإسرائيلية في القناة محلّ نزاع شديد بين الدولتين منذ توقيع الهدنة المصرية الإسرائيلية عام ١٩٤٩ م ، وقد بحث مجلس الأمن هذا النزاع وكان الطرف الإسرائيلي يرى أن لسفنه الحقّ في المرور بالقناة وأن مَنْعَ الحكومة المصرية سُفنها من هذا الحق يُعَدُّ انتهاكاً صارخاً للقوانين الدولية والهدنة الموقّعة بين الجانبين واتفاقية قناة السويس الموقّعة عام ١٨٨٨ م (اتفاقية القسطنطينية) .

أما الجانب المصري فقد كان ينظر إلى القضية من زاوية رؤية معاكسة تماماً ، فقد كانت ذريعتنا وقتها أن الهدنة المُوقّعة بين الجانبين لم تتحول إلى اتفاق سلام بعد ، وأن التدخل المصري في شئون القناة أمر ضروري لسلامتها .

وقد تفجَّرت بالفعل أزمة بين الجانبين عندما حاولت السفينة الإسرائيلية (بت جاليم) اختبارَ النوايا المصرية عندما عبرت القناة ، فكان رد الحكومة المصرية أن احتجزتها وضمَّتها إلى البحرية المصرية ، واستمرت الملاحة في قناة السويس بشكل منظم رغم الانسحاب التدريجي للقوات البريطانية من القناة ، وحدوث مشكلة بين مصر وانجلترا في أعقاب ثورة يوليو ، وبالتحديد عام ١٩٥٥ م ، بشأن إصرار مصر على توظيف عدد من المرشدين المصريين بالقناة ، وإحلالهم مكانَ غير المصريين بها ، علاوة على مشكلات مالية خاصة ظهرت على السطح مع اقتراب انتهاء فترة امتياز شركة القناة الأجنبية بمصر ، والمحددة عام ١٩٦٨م .

فقد كانت الحكومة المصرية تريد أن تستثمر الشركةُ نصف احتياطياتها في مصر ، لكن الشركة العالمية للقناة التي يحكمها النفوذ الأجنبي شعرت أن ذلك سوف يؤدي إلى فقدانهم السيطرة عليها ، ومع اقتراب نهاية فترة الامتياز بدأت الدول الأوروبية تتسابق لفرض نفوذها على القناة في الأجل ألقريب مع أول فرصة لذلك ، وخاصة في ظل انعدام الثقة في قدرة الإدارة المصرية على تنظيم شئون القناة وإدارتها بمثل ما كانت عليه من الكفاءة تحت إدارة المستعمر الأجنبي مما يجعل مصر في حاجة دائمة لمرشدي وإداريي الغرب .. وهكذا تسير القناة في دائرة مُفْرَغة

وتظل تدور في فَلَك الاستعمار وتخضع لإرادته .

بدأت استراتيجية المنطقة تتجه في منعطف سريع من التطور نتيجة لانعكاسات الوضع الدولي القائم والمنافسة المشتعلة بين المعسكرين : الشرقي والغربي . ومع الانحياز الغربي الواضح لإسرائيل وتحرُكه لإقامة دفاع إقليمي في الشرق الأوسط كان ردَ فعل مصر على هذا التحالف أنْ منعتْ بعض السفن من المرور في القناة ، واشترطت على السفن الأمريكية لتمر بالقناة أن تدلي ببعض البيانات مما أغضب الخارجية الأمريكية التي أعلنت سفارتها في القاهرة احتجاجها في يوليو ١٩٥٦ على هذا الإجراء .

اتجه الرئيس جمال عبد الناصر (١) إلى الكتلة الشرقية التي كانت تناصب الغربَ العداء ، ونجح في الحصول على أول شحنة من الأسلحة التشيكية في أكتوبر ١٩٥٥ م ونتيجة لعقد هذه الصفقة رفض البنك الدولي تمويلَ مشروع السد العالي (٢) وسحب العرض الذي كان قد تقدم به بشأن تمويل السدّ ، ولم يجد الرئيس المصري بُدّاً من الرد على هذا القرار فأعلن عن تأميم القناة ليعود الحقُ لأهله ولينهي فترة طويلة من الاستغلال والسلب لهذا المورد الوطني العظيم الذي حفرناه بأيدينا ونهب غيرنا خيره .

---

(١) جمال عبد الناصر (١٩١٨ ـ ١٩٧٠ م) وُلِدَ بالإسكندرية من أسرة بسيطة تنتمي لأسيوط ، تخرّج في الكلية الحربية عام ١٩٤٢ م ، شارك في حرب فلسطين ١٩٤٨م وعمل مدرساً بالكلية الحربية وبكلية أركان الحرب ، قاد هو وزملاؤه ثورة يوليو ١٩٥٢ م ، وانتُخبَ رئيساً للجمهورية عام ١٩٥٥ م قام بتأميم القناة ١٩٥٦ م ، انهزمت مصر في عهده عام ١٩٦٧ م من إسرائيل واحتُلَتْ سيناء ، ثم بدأ بإجراء تغيُرات جذرية في المؤسسة العسكرية ودخل حروب الاستنزاف ، مات عام ١٩٧٠.

(٢) في عام ١٩٥٤م تم بحث المشروع بواسطة خبراء عالميين وفي نهاية العام قدّموا تقاريرهم التي تفيد بصلاحية المشروع ، ثم وقّع البنك الدولي مع الحكومة المصرية عام ١٩٥٦ م اتفاقاً مبدئياً يتعهد بتقديم قرض لتمويل المشروع ، ثم سحب البنك الدولي عرضه في ١٩ / ٧ / ١٩٥٦ بسبب ضغوط استعمارية ، فقررت مصر تأميم القناة لتمويل المشروع ، ثم وقّعت مصر اتفاقية التعاون الاقتصادي والفني مع الاتحاد السوفيتي لتنفيذ المشروع في ٢٧ / ١٢ / ١٩٥٨ ، وفي عام ١٩٥٩ م تم التوقيع على اتفاقية مياه النيل بين مصر والسودان لتقسيم حصتهما من النيل ، وفي ٩ / ١ / ١٩٦٠ تم البدء في تنفيذ المشروع وانتهى العمل به في ١٥ / ١ / ١٩٧١ .

الفصل الثاني

قناة السويس وتغييرها لاستراتيجية الدفاع عن مصر

كان لوقوع قناة السويس في هذا الموقع الاستراتيجي بالنسبة لمصر أهمية بالغة، وذلك لأنها تفصلها عن شبه جزيرة سيناء ، التي تُعد جزءاً لا يتجزأ عن أرض مصر في كافة عصورها المختلفة ، فسيناء هي بوابة مصر الشرقية ، وهي البقعة الدفاعية الحصينة التي تحمي مصر من جهة الشرق منذ أقدم عصورها ، فقد كانت سيناء تشهد موجات دائمة من المدّ والجَزْر .

فتارةً تُغير بعض القبائل المعادية على مصر عَبْرَ سيناء ، ولعلَّ غزو الهكسوس لمصر هو أشهر تلك الغزوات ، وتارةً يشتد بأس حكام مصر وتَقْوَى شوكتهم ، فيتخذون منها طريقاً لتوسعاتهم ولبسط نفوذهم على فلسطين وبلاد الشام ، مثلما فعل أحمس عندما طارد الهكسوس ، وأخرجهم من مصر وتتبع فلولهم ، ورمسيس الثاني عندما اجتاز سيناء مراراً في حروبه مع الحيثيين وغيرهم ، فكانت سيناء هي الطريق الطبيعي الذي تسلكه جيوش الغزاة القاصدة مصر ، وكذلك الذي تسلكه مصر في توسعاتها .

ولما حُفرت قناة السويس تغيرتْ استراتيجية الدفاع عن مصر من جهة سيناء، فقد كان الدفاع عن مصر قبل شَقّ القناة يتركز في برزخ السويس ، وفي بعض المدن الساحلية الشمالية كالعريش والفَرَما Felusium ، وكانت هذه المدن الدفاعية ذات قلاع واستحكامات دفاعية تتخذها القوات المرابطة في مصر لصَدْ أيّ هجوم خارجي .

لكن شقَّ هذه القناة غَيَّر من هذه النظريات الدفاعية ونقل خطة الدفاع إلى حدود سيناء الشرقية ، تلك التي أصبحت منطقةً للدفاع عن القناة والدلتا ، وقد ظهر ذلك واضحاً في الحرب العالمية الأولى ، عندما غزت بعض القوات التركية مصرَ من جهة الشرق ، وواجهتْها قوات الاحتلال البريطاني .

ترتب على حَفْر القناة ظهورُ نظريتين للدفاع عنها : النظرية الأولى ترمي إلى عدم وجود ضرورة للتقدُّم داخل سيناء والاكتفاء باتخاذ القناة خطاً للدفاع الأول وكان من أنصار هذه النظرية الجنرال الإنجليزي « سيرجون ماكسويل » قائد القوات الإنجليزية فى القناة ، فقد رأى أن تربضَ قواته فى خطوط دفاعية أقامها غرب قناة السويس لصدّ هجوم الأتراك واستبعد فكرة الغزو التركي عَبْرَ سيناء نظراً لوعورة أراضيها ، لكن

خاب رأى تلك المدرسة عندما تقدمت الحملة التركية الأولى عَبْرَ سيناء عام ١٩١٥م .

ورغم فشل الحملة التركية إلا أن منهج الدفاع الذى سلكته القوات البريطانية أثبت عدم نجاحه ، وثبت فشل نظرية ماكسويل هذا لتحلَّ محلّها نظريةٌ أخرى قامت على أنقاضها ، وكانت هذه النظرية الثانية ترى ضرورة تمركز القوات المدافعة فى سيناء فى مواقع متقدمة عن قناة السويس .

وقد انتهج الإنجليز هذا الاتجاه بعد فشل التجربة الأولى ، فقد استُبدل القائد ماكسويل بقائد آخر يعتنق النظرية الثانية ، وهو السير أرتشيلد موري فى أوائل عام ١٩١٦ م ، وقد كانت خطته أن تحتلَّ قواته مواقعَ من سيناء تمهيداً للهجوم على قوات الأتراك فى جنوب فلسطين (١) .

ثم جاءت الحرب العالمية الثانية ، فحاولت قوات المحور غزو مصر لكن هذه المرة من جهة الغرب ، وكانت أشهر تلك المعارك هي معركة العَلَمين التى انهزمت فيها قوات المحور ، وظلت مصر فى قبضة الإنجليز حتى نالت مصر استقلالها ، ودخلت مصر مع العدو الإسرائيلى فى عدة حروب ، وفى إحدى هذه الحروب وهى حرب ١٩٦٧ سقطتْ سيناء فى أيدى أعدائنا ، ومن ثم أصبحت قناة السويس الحدَّ الفاصل بين الدولتين : مصر وإسرائيل .

وشرعت إسرائيل فى عمل استحكاماتها الدفاعية على الضفة الشرقية للقناة ، وجعلت من خطِّ بارليف حصنها الآمن تجاه مصر فى إطار ما كانت إسرائيل تسميه بنظرية الحدود الآمنة ، وأصبحت قناة السويس كمانع مائي صعب جزءاً من المنظومة الدفاعية لخط بارليف ، وظلت هكذا حتى اجتازتها قواتنا فى حرب ١٩٧٣ ، ثم تحررت آخرُ بقاع سيناء فى عهد الرئيس محمد حسنى مبارك لتعود سيناء إلى كَنفِ مصر وتمارس القناة مهمتها فى مسار حركة الإنجاز والبناء .

---

(١) [سيناء أرض المعارك] للدكتور عبد الرحمن زكي ، نقلاً عن كتاب : [تاريخ الحروب العظمى History of the Great War] للكاتب الإنجليزي جورج ماكمنن George Macmunn .

الفصل الثالث

حروب وصراعات دارت حول ضفتي القناة

قناة السويس بلا شَكٍّ واحدة من أهم معالم العصر الحديث وحجر الزاوية لكثير من أعدائه ، فقد دارت حول محورها ركائز لأهداف استعمارية شتى ، وكانت دافعاً لاحتلال مصر ، وارتبطت بجميع الحروب التي دارت على أراضيها ، ومن هذه الحروب التي دارت حول القناة ولعبت فيها دوراً مؤثراً :

الحرب العالمية الأولى (١٩١٤ – ١٩١٨ م) :

بعد أن دانت قناة السويس ومصر للإنجليز الذين شرَّعوا مبدأ القوة وفَرْض السلطان والأمر الواقع ، فما إن اشترت أسهم مصر في القناة حتى زاحمت فرنسا على إدارتها وبسطتْ نفوذها عليها ، واتبعت هذا المنهج في فَرْض سلطانها على مصر التي دخلتها بحُجَّة دفاعها عن مصالحها بها ، ثم أخذت تتدخَّل في شئونها ، ثم أعلنت الحماية عليها ، وبذلك فَصَلتها عن الخلافة الإسلامية العثمانية .

نشبت الحرب العالمية الأولى التي تحالفت فيها تركيا مع الحلفاء ، وكانت نتيجتها ضياع الخلافة العثمانية وانفراط عقْد الأمة وسقوطها في يد الاستعمار الذي اقتطع منها ومزقها ، فبعد أنْ أعلنت بريطانيا الحمايةَ على مصر عام ١٩١٤ اتجه تفكير الأتراك لغزو مصر .

وبذلك دخلتْ مصر حرباً لم يَكُنْ للمصريين فيها « ناقة ولا جمل » ، فقد تنازع عليها غاصبان ، كُلٌّ يطمع في مواردها وخيرها ، وكان الجيش التركي يعاونه بعض العناصر الألمانية ، وتحرَّك ذلك الجيش لغزو مصر من جهة الشرق وبلغ عدد جنود هذه الحملة التركية نحو ٣٠ ألف جندي يقودها جمال باشا ، ورئيس أركان جيشه الكولونيل الألماني « كريس فون كرسنشتاين » ... تحرَّك ذلك الجيش على ثلاثة محاور :

المحـــور الأول : يمر عَبْرَ طريق الساحل من العريش ويمر ببئر العبد وقاطية [١] وقد تحركت فيه كتيبتان وبعض الفرسان بمعاونة وحدات من المدفعية .

---

(١) مدينة تبعد عن القنطرة نحو ٢٦ ميلاً في طريق العريش ، كانت قبل شَقِّ القناة تابعة لمديرية الشرقية ، لكنها بعد شَقِّ القناة أُلحقتْ بسيناء .

المحور الأوسط : ويمر عَبْرَ تلال سيناء أو من العريش عَبْرَ عدة دروب تمر بالحسنة والجفجافة وبيرجمة ، وتحركت فيه ستُ كتائب من المشاة والمدفعية الثقيلة ووحدات الكباري .

أما المحور الثالث : فيسلك طريق الحج من نِخِل إلى السويس ، وقد سلكته ثلاثُ كتائب وبطارية مدفعية جبلية .

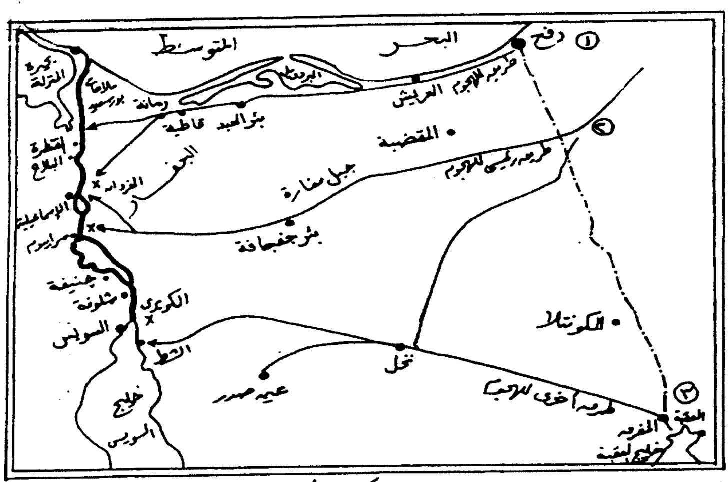
ووصلت القوات إلى العريش فى ١٥ نوفمبر ١٩١٤ م ؛ أما الإنجليز فكانت دفاعاتهم على قناة السويس متمركزة فى أربعة قطاعات ، كالآتي : القطاع الأول : يشمل منطقة الشط والكوبري وجنيفة . والثاني : يشمل الدفرسوار وسرابيوم . والثالث : يشمل نقطة المعدية والفردان والبلاّح . والرابع : يشمل القنطرة وملاحات بورسعيد .

وأخذت البوارجُ الحربية البريطانية مواقعها فى القناة يوم ٢٦ يناير ١٩١٥ م ، واندلع القتال بين الإنجليز والأتراك على طول خط القناة من السويس وحتى بورسعيد ، وأسفرت المعركة عن عجز الأتراك عن التقدُّم أمام الدفاع الإنجليزي القوى المتمركز فى القناة ، ونتيجةً لذلك انسحب الأتراك إلى سيناء ، وتركوا مواقعهم عند القناة .

بعد ذلك قام الإنجليز بفتح القناة لحركة السفن فى نهار ٥ فبراير ١٩١٥ وظلت القناة مفتوحةً للملاحة أثناء النهار فقط لمدة أسبوع ، ثم واصلت حركة الملاحة ليلَ نهارِ بعد ذلك . واستفاد الإنجليز من هذه المعركة استفادةً كبيرةً حيث اختبروا دفاعاتهم ، وعلموا أن أسلوبَ الدفاع المتمركز عند القناة أثبت فشله لما فيه من خطر على القناة ومنشآتها وحركة الملاحة فيها ؛ لذا فكروا فى التقدُّم بدفاعاتهم إلى العمق فى سيناء ، فلا تتعرض القناة للتخريب أو العطب أثناء القتال .

ورغم انتصار الإنجليز فى هذه الموقعة إلا أن القائد ماكسويل عُزِلَ وعُيِّنَ مكانه السير أرتشيلد مري قائداً لقيادة القوات البريطانية على جبهة القناة ، وكان مركز قيادته فى الإسماعيلية ومركز دفاعاته فى سيناء ، ودارت معارك كثيرة مع الأتراك فى قاطية ورُمَّانة وغيرها ، خسر فيها الأتراك ٥٠ ٪ من قواتهم على أقلّ التقديرات ، فسقطتْ العريش فى قبضة الإنجليز فى ١٢ ديسمبر ١٩١٦ م ، ثم رفح فى ١١ يناير

١٩١٧ م ، وهكذا قضى الإنجليز على التواجد التركي فى سيناء ، وسيطروا سيطرة تامة على قناة السويس [١] ، وهكذا أحكمتْ انجلترا قبضتها المطلقة على مصر والقناة ، حتى أن قوات المحور فى الحرب العالمية الثانية اتجهت إلى الصحراء الغربية لمحاولة غزو مصر ، ولم يفكروا فى غزو مصر من سيناء والقناة .



خريطة تصور الطرق التى سلكها الأتراك فى حروبهم ضد الانجليز
فى محاولة غزو مصر عام ١٩١٤ م

١ - الطريق الساحلى : يبدأ من رفح ويسير على ساحل البحر أو قريبًا منه ويسير بحذاء بحيرة البردويل ثم يمتد على ساحل البحر إلى مدينة الفرما حيث كان يصب الفرع البيلوزى (أحد أفرع النيل الشرقية)

٢- طريق الرمل : ويأتى من الشام إلى رفح ثم يسير فى منطقة الكثبان جنوب الطريق الساحلى ويقطع مصب وادى العريش ويسير فى الجفار إلى أن ينتهى على حدود سيناء الغربية وربما كان يمر بالفرما أو قاطية .

٣- طريق جنوب منطقة الكثبان : ويسير فى السهول المتسعة بين الكتل المرتفعة البارزة فيها إلى المنطقة الرملية الواقعة شرقى قناة السويس لينتهى على القنال فى مكان يقرب من الإسماعيلية الحالية .

---

(١) سيناء أرض المعارك : د . عبد الرحمن زكي .

حرب العدوان الثلاثي ١٩٥٦ م :

كانت هذه الحرب في حقيقتها عدواناً بريطانياً فرنسياً بالتعاون مع إسرائيل كَرَدّ فعْل لتأميم قناة السويس في محاولة استعمارية لفرض مبدأ القوة لانتزاع القناة مرة أخرى بعد عودتها إلى وطنها الأم . وكانت الخطة المرسومة لهذا الهجوم الاعتدائي أن تبدأ إسرائيلُ بالهجوم على سيناء ، ثم تتدخل انجلترا وفرنسا لوقف القتال وتطالبا بانسحاب الطرفين المصرى والإسرائيلي لمسافة عشرة أميال على جانبي القناة ، وبعد ذلك تقوم انجلترا وفرنسا باحتلال مدن القناة الكبرى الثلاث (بورسعيد ـ الاسماعيلية ـ السويس) وبذلك يسيطران على الملاحة فيها ويبسطان نفوذهما على شركة القناة .

أعلن الرئيس جمال عبد الناصر من فوق منبر الأزهر رفضه للإنذار البريطاني الفرنسي المشترك وأعلن عن تحدّى مصر له ، وفي ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ تحرَّك العدوان الثلاثي نحو مخططه المرسوم يبغى النَّيْل من مصر والقناة ، فقامت انجلترا وفرنسا بعمل مظلة جوية لحماية إسرائيل من أيّ رَدّ مصرى على الهجوم الإسرائيلي .

تحت هذه الحماية قامت إسرائيل بمهاجمة الدفاعات المصرية في سيناء ، وأسقطت قواتها المظلية وراء الخطوط المصرية في ممر متلا ورأس النقب والكونتلا والقسيمة ، وقامت السفن والبوارج الحربية البريطانية والفرنسية من مواقعها في البحر المتوسط بضرب مواقع الجيش المصري في رفح وعلى طريق العريش الساحلي ، كما شنَّتْ الطائرات الفرنسية والبريطانية غارات جوية لتدمير المطارات المصرية .

ورغم أن هذه الحرب لم تَكُنْ متكافئة على الإطلاق ، إلا أن مجريات الأمور سارت على غير إرادة هؤلاء المعتدين ، فقد ظهر عاملان قَلَبَا الأوضاع رأساً على عقب وغيَّرا مجرى الأحداث ، أولهما : صمود مصر شعباً وجيشاً حتى كبَّدوا المعتدى خسائر فادحة . وثانيهما : وقوف المجتمع الدولى ضد هذا العدوان ، حيث أصدر الرئيس الأمريكي إيزنهاور قراره الذى أبلغه بنفسه للسفير الفرنسي في واشنطن يقول فيه :

« عليكم أنْ توقفوا هذه الحرب ! نحن مَع ميثاق الأمم المتحدة .. نستنكر أيَّ تحدٍّ لهذا الميثاق من جانب أيِّ دولة ، لقد اقتربت حياتي من نهايتها ، وأريد أنْ ألقى خالقي بيدين نظيفتين .. » .

وبعث رئيس الوزراء السوفيتي « بولجانين » برسالتين إلى « أنطونى إيدين » رئيس وزراء بريطانيا و « جى موليه » رئيس وزراء فرنسا محذراً من النتائج الخطيرة للعدوان على مصر ، وقال فى رسالتيه : « إن لندن وباريس فى مَرْمَى الصواريخ السوفيتية ، وموسكو قد عقدتْ العزم على سَحْق المعتدين » . وأرسل « بولجانين » رسالة مماثلة إلى رئيس الوزراء الإسرائيلى « ديفيد بن جوريون » : « إن إسرائيل تغامر بمصيرها ومصير شعبها .. » .

وفى أول نوفمبر ١٩٥٦ م أصدرت الأمم المتحدة قرارها بوقف إطلاق النار ، لكن الدول الثلاث لم تعبأ بقرار الأمم المتحدة ، وواصلت عدوانها على مصر حتى يوم ٦ نوفمبر ، وحالتْ بسالة المصريين وأهل القناة دون تحقيق مأربهم .

واعترف الجنرال « تشارلز كيتل » قائد قوات العدوان الثلاثي وقت الحرب بأن احتلال منطقة القناة يتطلب فترة طويلة ، وأكد أن قواته تتعرَّض لخسائر رهيبة على أيدي المصريين ، ووجدت القوات المعتدية عَدم جدوى تلك الحرب وعلمت مدى خسارتهم فيها ، فاستجابت بريطانيا لوقف القتال مساء يوم ٦ نوفمبر وتلتها فرنسا .

وانسحبت القوات الإسرائيلية من غزة ، وتركت شرم الشيخ لمراقبي الأمم المتحدة ، كما تمركزت قوات الطوارىء الدولية فى مناطق من سيناء وقطاع غزة ، وتمسَّكت مصر بحقِّها فى إنهاء مهمة هذه القوات فى أيِّ وقت تختاره ، ورفضت إسرائيلُ وجودَ القوات الدولية بجانب حدودها .

ثم انسحبت القوات الإنجليزية من بورسعيد والقوات الفرنسية من بورفؤاد ، وتسلمت مصر بورسعيد فى يوم ٢٣ ديسمبر ١٩٥٦ م ، وبدأت أعمال تطهير القناة مما لحق بها فى حرب ٥٦ ، وفُتِحَتْ رسمياً للملاحة فى ١٠ إبريل ١٩٥٧ م .



بعد أن هزمت مصر قوات إسرائيل

بريطانيا وفرنسا تقرران

الهجوم على مصر

إ ـذار إلى مصر ينتهي الساعة السادسة صباح اليوم

الد ـلتان تطلبان احتلال بورسعيد والإسماعيلية والسويس

الج ـيش المصري يطهر سينا من قوات إسرائيل

الطبعة الثانية

إسقاط ٧ طائرات وتدمير ١٢ مصفحة للعدو

حرب يونيو ١٩٦٧ م :

بعد فشل العدوان الثلاثي الذي كانت إسرائيل خلاله دولةً صغيرة متنامية تتوارى في عباءة انجلترا وفرنسا ، إذ بالأيام تمرُّ في تطور سريع متلاحق لتحاول إسرائيل أنْ تشبَّ عن الطَّوْق ، في محاولة منها لرسم حدودها التوسعية ، وجهزت لعملية عسكرية تضم بها سيناء إلى حدودها ، وكانت إسرائيل في هذه السنوات القليلة في سباق محموم نحو التجهيز والتسلُّح الذي تلقَّتْه بسَخاء من العالم الغربي ، الذي كان يسعى هو الآخر في محاولة لإنماء تلك البذرة التي غرسها في غير منبتها ، لتكون شوكةً في ظهر الوطن العربي الغافل .

يقول الصحفي الإنجليزي أنطوان لاجارويا [1] : « كان الوضع داخل المجتمع الإسرائيلي قبل حرب ١٩٦٧ يشهد اضطراباً شديداً ، فقد ساده اتجاهان مختلفان :

الأول : يسعى فيه الدبلوماسيون للتوصل لحَلٍّ دبلوماسي للصراع القائم بالمنطقة بين إسرائيل ومصر من جهة وبين إسرائيل وكلٍّ من سوريا والأردن من جهة أخرى .

---

(١) صاحب كتاب [War Without End] [حرب بلا نهاية] وقد عمل مراسلاً صحفياً للديلي تلجرام بمنطقة الشرق الأوسط في الفترة من ١٩٩٠ ــ ١٩٩٨ م .

والثاني : كان يمثله جنرالات المؤسسة العسكرية الإسرائيلية ، الذين طالبوا بضرورة المبادرة إلى عمل عسكري فوري لمنع مصر من تدعيم مواقعها .

وكان المناخ العام داخل إسرائيل يتسم باليأس وعدم التفاؤل والخوف من أيِّ بادرة صراع عسكري بين إسرائيل وجيرانها ، لدرجة قيام بعضهم بحفر القبور داخل الحدائق العامة ، استعداداً لاستقبال مزيد من الخسائر الفادحة في الأرواح .

وقد انهار « إسحاق رابين » رئيس الأركان الإسرائيلي حينئذ بسبب الإجهاد العصبي الذي تعرَّض له ، فرقدَ في فراشه يومين تحت تأثير المسكّنات والمهدِّئات . كما أن « ليفي أشكول » رئيس الوزراء وقتها ارتبك وتلعثم في حديث له للتليفزيون الإسرائيلي ، وبدلاً من أن يُطمئنَ شعبه أعطاهم انطباعاً بأن إسرائيل مُقْبلةٌ على نهايتها (١) .

وكانت ساعة الصفر التي حددها قادة إسرائيل لبدء الهجوم هي الساعة السابعة وخمسة وأربعون دقيقة من صباح يوم الخامس من يونيو ١٩٦٧ م ، حيث انطلقت الطائرات الإسرائيلية في عدة تشكيلات لتضرب تسع قواعد جوية مصرية كانت تربض فيها طائراتنا المصرية ، التي كانت قد شاركت في بعض المناورات الليلية ، وهبطت ليحصل طياروها على قسط من الراحة .

وخلال ثلاث ساعات على الأكثر قامت بتدمير ثلاثمائة طائرة مصرية على الأرض ، وهو ما يعادل ٧٥ % من القوة الجوية المصرية ، في حين لم يكن في إسرائيل وقت الهجوم سوى ١٢ طائرة إسرائيلية فقط تحمي مجالهم الجوي (٢) .

وبعد هذا الهجوم الجوي المباغت أصبحت المعارك البرية في صالح إسرائيل تماماً ، فاخترقت قطاع غزة ، وسيطرت على منطقة المضايق وشمالي سيناء في اليوم

---

(١) مقال للكاتب الصحفي حسين عبد الواحد ترجمة وتلخيص كتاب [حرب بلا نهاية] للكاتب الإنجليزي أنطوان لاجارويا ، نُشر بأخبار اليوم بتاريخ ٥ أكتوبر ٢٠٠٢ م.

(٢) كتاب [War Without End] [حرب بلا نهاية] ترجمة وتلخيص الكاتب الصحفي حسين عبد الواحد ، نشرته أخبار اليوم ص ٦ ، ٧ بتاريخ ٢٨ رجب ١٤٢٣ هـ ، ٥ أكتوبر ٢٠٠٢ م .

الثالث ، ثم دخلت مدينة القدس القديمة ، وسقطت في يديها بقية مناطق الضفة الغربية لنهر الأردن ، وفي اليوم الرابع وصلت القوات الإسرائيلية إلى قناة السويس وفي اليوم التالي احتلتْ مرتفعات الجولان في سوريا [١] .

وهكذا استُدرجتْ القوات المصرية إلى حرب لم تكُنْ مستعدة لها ، فقد كانت مصر مُشتتة في عدة جبهات ، فكان الجيش المصري منشغلاً بحرب اليمن منذ سبتمبر ١٩٦٢ م ، كما أن المعلومات التي وصلتنا كانت حول تجمُّع حشود إسرائيلية على حدود سوريا ، مع تلويح « إسحاق رابين » رئيس هيئة الأركان باحتلال دمشق ، مما ساهم في إرباك قيادتنا وعدم اتضاح الصورة أمامنا .

فوجئت مصر بهجوم إسرائيلي مباغت تحت مظلة حليفتها الكبرى الولايات المتحدة ، التي كان يرأسها وقتها الرئيس الأمريكي « جونسون » ، ودُفع بالجيش المصري إلى سيناء لينسحبَ بغير حرب ، تحصده نيران العدو ، ويهلك تحت وطأة لَفْح الحرّ ومعاناة العطش .

وكانت لهذه الحرب نتائج خطيرة ، فقد احتلت إسرائيل سيناء بكاملها ، ووصلت قواتها إلى الضفة الشرقية لقناة السويس ، لتدخل إسرائيل في مرحلة استراتيجية جديدة ومغايرة تماماً لما قبلها ، وهي مرحلة الكَفّ عن المبادرة بالضربة الأولى ، لتحل محلّها مرحلة أخرى تعتمد على نظرية تُعرف بالدفاع الثابت ، حيث قامت بتحصين حدودها لتحقق هدفها الأهم الذي يُعرف بنظرية الحدود الآمنة .

ووقف « موشي ديان » [٢] وقتها في زَهْوٍ وتكبُّر ، ليقول : « إن قناة السويس أفضلُ مانع مائي ضد الدبابات ، وفي نفس الوقت فإن نهر الأردن يحمي إسرائيل من جهة الشرق ، وهذا يجعل أيَّ جيش مهاجم من جهة الشرق مُضطراً لتسلق ثلاثة

---

(١) المصدر السابق .

(٢) موشي ديان : شغل عدة مناصب عسكرية في الجيش الإسرائيلي ، وفقد عينه في حرب ١٩٤٨ ، واستقال في أكتوبر ١٩٧٩ م لاختلافه مع مناحم بيجين رئيس الوزراء بشأن مشكلة الضفة الغربية وغزة ، وقد تدهورت حالته الصحية إثر إصابته بسرطان في القولون ومات في أكتوبر ١٩٨١ م .

آلاف قدم من الجبال في الضفة الغربية ، قبل أن يصل إلى القدس »(١)

وقامت إسرائيل ببناء شبكة دفاعية ضخمة من التحصينات على حافة قناة السويس عُرفت باسم خط بارليف ، في حين كانت القناة مُغلقةً بفعل السفن الغارقة فيها منذ حرب ١٩٦٧ م .



عبد الناصر يستجيب لإرادة الملايين ..

سأبقى .. كما أمرني الشعب

حتى نتمكن جميعًا من أن نزيل آثار العدوان

نظرة شاملة فاحصة أمينة على كثير من جوانب محنتنا

الأخبار

مجلس الأمة يخول عبد الناصر سلطات كاملة

زكريا محيي الدين يذيع سرًا في بيانه برفض رياسة الجمهورية:

"عبد الناصر لم يطلع أحدًا على قراره"

وصف شامل لأخطر جلسة تاريخية عقدها مجلس الأمة

---

(١) أخبار اليوم ص ٦ ، ٧ بتاريخ ٥ / ١٠ / ٢٠٠٢ م مقال لحسنين عبد الواحد تلخيص وترجمة كتاب [حرب بلا نهاية] .

حروب الاستنزاف :

أُطلق هذا الاسم على الاشتباكات التى دارت بين الجانبين المصرى والإسرائيلي فى الفترة المحصورة ما بين حربي ١٩٦٧ و١٩٧٣ م ، وهذه الفترة تُعَدُّ من الفترات الحاسمة فى تاريخ مصر العسكري ، حيث شهدتْ بناء القوات المسلحة المصرية .. فبعد حرب يونيو ١٩٦٧ م ووصول إسرائيل إلى مرحلة الدفاع الثابت خلف ما أسْمتْهُ بالحدود الآمنة دخلت مصر مع إسرائيل فى حرب باردة كالهدوء النسبي الذى يسبق العاصفة .

وفى هذه الفترة قامت إسرائيل ببناء قواتها العسكرية بمساعدة الولايات المتحدة وبدأت مصر كذلك فى بناء قواتها المسلحة مستعينة بالأسلحة والخبراء الروس . ثم أعلنت مصرُ أنها لم تَعُدْ تعترف بوقف إطلاق النار ، وتصاعدت الاشتباكات على الحدود المصرية الإسرائيلية ، وتصاعدت حدَّةُ العمليات العسكرية بين الجانبين ، فيما عُرِفَ بحرب الاستنزاف حيث استنزف كل منهما خَصْمه فيها .

وكانت الطائرات الإسرائيلية تقصف خلالها المواقع المدنية والعسكرية فى العمق المصرى وكانت مصر تقوم بعمليات عسكرية بغرض إضعاف الكيان العسكري الإسرائيلي ومن هذه العمليات : إغراق المدمرة إيلات وعمليات رأس العش وغيرها .

خلال هذه الفترة أخذت مصر تعمل فى صَمْتٍ فطوَّرتْ من سلاحها الجوى ودفاعاتها الجوية المضادة وغيرها ، وأدخلت كثيراً من التقنيات الحديثة فى جيشها ، فى هذه الفترة قامت إسرائيلُ ببناء خَطِّ بارليف الحصين على الضفة الشرقية للقناة .

خط بارليف

فى الحقيقة لم يَكُنْ خَطّ بارليف الحادثةَ الأولى من نوعها فى تاريخ اليهود ، بل نستطيع أنْ نؤكدَ أن هذه الفكرة مُتأصّلة فى كيان الشخصية اليهودية منذ عصور جذورها ضاربة فى القِدَم ، فقد أخبر بذلك الله سبحانه فى قرآنه العظيم ، إذ يقول فى وصف اليهود : ﴿ لَا يُقَـٰتِلُونَكُمْ جَمِيعًا إِلَّا فِى قُرًى مُّحَصَّنَةٍ أَوْ مِن وَرَآءِ جُدُرٍۭ .. ﴿١٤﴾ ﴾ [سورة الحشر]

فاليهود طالما دأبوا على أعمال الخِسَّة والجُبْن كالدسائس والاغتيالات وتدبير الفتن والمؤامرات ، فإذا اضطروا إلى القتال جماعة لم يجدوا ما يحملهم على ذلك من الشجاعة والمروءة والصفات التى لم ينالوا منها حَظاً ، فيلجئوا إلى إقامة الحصون والقلاع يختبئون وراء أسوارها ، ويقاتلون خلالها حِرْصاً على حياتهم ، كقوله تعالى : ﴿ وَلَتَجِدَنَّهُمْ أَحْرَصَ ٱلنَّاسِ عَلَىٰ حَيَوٰةٍ.. ﴿٩٦﴾ ﴾ [سـورة البقـرة] وتاريخ حروبهم الطويل مع المسلمين يُدلِّل على ذلك .. وخيبر خَيْرُ شاهد عليه .

ولم يَكُنْ كذلك خَطُّ بارليف هو أول الخطوط الدفاعية فى العصر الحديث ، فقد أقامت فرنسا قبل الحرب العالمية الأولى خطًّا دفاعياً حصيناً أسمته (فردون) لكنه لم يصمد أمام هجوم الألمان الذين اكتسحوه فى فبراير عام ١٩١٦ م ، ويومها أعلن المارشال " فولكنهاين " أنه حطم كبرياء فرنسا .

وبعد انتهاء الحرب العالمية الثانية بعشر سنين أقامت فرنسا خطَّها الدفاعي الثاني بعد أن استفادت من تجربتها الأولى وسُمِّي هذا الخط الدفاعي الحصين باسم وزير الدفاع الفرنسي وقتها « أندريه ماجينو » ، الذى أشرف على إعداده بنفسه ، وكان منيعاً لدرجة أن الجنرال الألمانى « جوردريان » عجز عن اقتحامه ، فاضطر للالتفاف حوله ، وظل خط ماجينو هذا مَضْرباً للمثل فى قوة البناء وشدة الإحكام زمناً طويلاً .

وعلاوة على الخطين السابقين اشتهرت بعض خطوط أخرى مثل خط جينسوتا وخط سيجفريد ، ويؤكد الخبراء والمحللون السياسيون أن جميع هذه الخطوط الدفاعية كانت بلا شَكٍّ لا تصل إلى قوة استحكام وتماسك خط بارليف الذى زادها جميعاً قوةً ورصانةً ، حتى أن المحللين العسكريين الذين عاينوه قدَّروا أن خسائر مصر التى ستفقدها فى محاولاتها لاجتياز هذا الخط الدفاعي سوف تتراوح بين ٧٥ ـ ١٠٠ ألف قتيل ، مع تدمير ٤٠ ٪ من حجم الأسلحة والمعدات المصرية على الأقل .

لقد استفادت إسرائيل من خبرات جميع مَنْ سبقوها فى هذا البناء ، وتجنبت السلبيات التى وقعوا فيها ، كما ساعدها على حُسْن إنجازه إمكانياتٌ هائلة وأموالٌ

متدفقة بغير حساب من حليفتها الكبرى الولايات المتحدة ، لذا كان سقوط هذا الخط معناه تقويض النظرية من جذورها وهدمها من أساسها ،فلم تَقُمْ أيَ محاولة شبيهة فيما بعد .

ويُعَدُّ خط بارليف منظومة معقدة من العقبات والسدود والموانع المتتابعة ، والتي يتمم كل منهما الآخر .

وهذه الموانع بشكل متتابع هي :

قناة السويس : تعتبر قناة السويس هي أول أجزاء خط بارليف ، فهي ذلك المانع المائي الصعب الذى يمثل عقبة فريدة أمام المقاتل المصرى ، وذلك لعدة أسباب ، منها أنها لا تنحدر بشكل تدريجي كما هو معتاد فى الأنهار والممرات المائية الطبيعية ، إذ يبلغ انخفاض مستوى حافتها عند شاطئها بنحو خمسة أمتار ، وهذا ينفى تماماً إمكانية خوْض المقاتلين فى مياهها على أقدامهم حاملين معداتهم وأسلحتهم .

كما أن سرعة التيار المائي تختلف فى القناة من موضع لآخر ، ويتغير اتجاه التيار المائي فيها كل ست ساعات تقريباً ، كما أن منسوب المياه يتفاوت تفاوتاً كبيراً بين المدّ والجَزْر ، هذا بالإضافة إلى عرضها الذى يتراوح بين ١٨٠ - ٢٢٠ مترا ، وعمقها الذى يصل إلى ١٨ مترا .

هذا كله يجعل اجتيازها عملاً شاقاً ، لكن الخطورة الحقيقية للقناة كانت تكمن فى مواسير النابالم التى تتصل بالقناة فى تجربة مفزعة غير مسبوقة ، فقد قامت إسرائيل على طول مواجهة القناة بطول ١٧٠ كم بإعداد مواسير يبلغ قطر الواحدة منها نحو ٤ بوصات ، تخرج من مستودعات ضخمة مليئة بخليط سريع الالتهاب من زيوت سريعة الاشتعال مختلطة بكميات محسوبة من الكيروسين ، ويمتلىء كل مستودع منها بمقدار ٢٠٠ طن من هذه المواد السائلة ، ويتحكم فى فَتْح وغَلْق هذه المستودعات صماماتٌ تتكوَّن من طلمبات ضَخ (ماصَّة كابسة) وبقذف هذه الكميات فى مياه القناة تشتعل لتبلغ درجة حرارة سطح الماء بها نحو ٧٠٠ درجة مئوية .

وقد دفع هذا العمل الدفاعي الفَذّ وزير الدفاع « موشي ديان » أن يقول ذات يوم خلال حروب الاستنزاف : إن القوات المصرية لو حاولت عبور قناة السويس

سوف تُباد عن آخرها ، وتتحول إلى كومة رماد .

وقد استطاعت قواتنا من رجال الاستطلاع ليلة المعركة أن تقوم بتعطيل هذه الطلمبات والمكابس وإغلاق الأنابيب التى تتصل بالقناة ، وقد تمكّنت قواتنا من اجتياز مانع القناة الصعب ، وهكذا تحولتْ القناة من عقبة كئود فى طريق تحقيق النصر إلى خطوة على طريق النصر .

الســـاتر التـــرابي : قامت القوات الإسرائيلية خلال فترة ما بعد ١٩٦٧ م بإزاحة كميات هائلة من الرمال والأتربة الناعمة على الضفة الشرقية للقناة بارتفاع يصل إلى نحو ٢٠ متراً وبزاوية مَيْل تصل إلى ٤٥ درجة ، ولاشك أن مانعاً بمثل هذا الارتفاع وهذا الانحدار علاوة على نعومة أتربته يُعَدُّ من الموانع الصعبة للغاية وحتى لو تمكنت قوة من عبوره فتصبح بلا شك منهكةً قد استنزفت جهدها وخسرت وقتها ، وخلّفت وراءه مركباتها وآلياتها .

وقد مكّن هذا الارتفاع على الضفة الشرقية للقناة قوات العدو من مراقبة ما يجرى على الضفة الغربية التى تشغلها القوات المصرية بسهولة ويُسْر ، فى حين لا تستطيع قواتنا متابعة ما يجرى على ضفة العدو بسيناء ، وقد كان ظننا فى البداية أن هذا المانع لا يعدو كونه مجرد ساتر ترابي شاهق وشديد الانحدار ، لكن ثبت أن هذه كانت نظرة سطحية للأمر .

وكانت قواتنا المسلحة أعرف بها ، فقد اتضح لقادتنا وقتها بالدراسة المستفيضة لخط بارليف أثناء وضع خطة المعركة أن هذا الساتر الترابي يحوى على قمته مصاطب (مرابض) للدبابات يمكنها الصعود إليها من أكثر من اتجاهْ ، فإذا صعدت قمَّته ركبت الشاطىء ومنعت عبور قواتنا ، وكان العدو قد أنشأ فوق قمة الساتر الترابي عدداً من المصاطب للدبابات والمدرعات بلغ عددها ٨ مصاطب فى كل كيلو متر ، يفصل بين كل منها مسافة تبلغ نحو ١٠٠ - ٢٠٠ متر ، وبذلك يبلغ عدد هذه المصاطب على طول القناة ما يربو على ١٣٦٠ مصطبة (مربضاً) .

وقد تمكنت قواتنا فَوْر العبور بوضع ألغام مضادة للدبابات على تلك المصاطب ، كما قامت مجموعات اقتناص الدبابات بقطع الطرق الموصّلة إلى تلك المصاطب ، وبذلك تمكّن رجالنا من ركوبها قبل دبابات العدو وآلياته ، وذلك على

جميع القطاعات بعرض القناة كلها ، ولو فُرِضَ أن دبابة واحدة استطاعت أن تركب إحدى تلك المصاطب لَشَكَّلتْ عائقاً قوياً أمامنا .

وبالإضافة إلى ذلك الساتر الترابي الضخم ، أقام العدو سواتر ترابية أخرى على أعماق تتراوح بين كيلو متر وثلاثة كيلو مترات .

تحصينات خط بارليف : كانت نقطة الدفاع الأولى فى خط بارليف كما ذكرنا تتشكَّل من مصاطب للدبابات والمدرعات ، وكان خط الدفاع الأول يقع على عمق يتراوح بين ١ - ٣ كم ، ثم يأتي الخط الدفاعي الثاني الذى يقع على أعماق تصل إلى ٥ كم ، ثم يليه خط الدفاع الثالث الذى يقع على عمق يتراوح بين ١٠ - ١٢ كم .

كانت هذه الخطوط الدفاعية المتتالية تضم وحدات مدفعية ومنصَّات المدرعات والدبابات ، وكان الخط الدفاعي الواحد منها يضم ٢٠٦ ملجئاً كبيراً بالإضافة إلى ٤٢٦ حصناً للأسلحة والدبابات ، وتُحَاط كل نقطة حصينة منها بنحو ٧٣ نطاقاً من الألغام والأسلاك الشائكة ، ويتكوَّن الحصن الواحد من أربع دُشَم بارتفاع ثلاثة طوابق : طابقان منها تحت الأرض ويوجد فى الطابق الثالث مزاغل (١) .

بُنِيَتْ هذه الدُشَم من الأحجار الكبيرة ، التى وُضعت فى شِبَاكٍ حديدية ، وكُتَل الأسمنت التى يبلغ سُمْكها عدة أمتار ، وقضبان السكك الحديدية التى صُنعتْ منها أسقف هذه الدُشَم ، كما أن أبواب الغرف كانت تُفتح بطريقة آلية (أوتوماتيكية) وهى لا تتأثر بقذائف المدفعية .

وقد أُقيم الحصن الواحد على مسافة لا تقل عن ٥ كيلو مترات مربعة ، وكان لكل منها مدخل واحد يبلغ اتساعه ٤ أمتار يفتح جهة الشرق ، وقد وُضعَ نظام دقيق لإغلاقه آلياً ، كما أنه كان يُغلق بحبل من الألغام المضادة للأفراد والدبابات .

كما ضمتْ النقاط الحصينة - علاوةً على التجهيزات القتالية المتنوعة - نوعاً من الرشاشات الآلية ، التى تعمل ذاتياً ، بمجرد استشعار الأجهزة الإلكترونية الدقيقة

---

(١) المزاغل : فتحات تظهر منها فُوَّهات المدافع على اختلاف أشكالها وأقطارها ، وقد سُميت المزاغل لأنها تشبه المزاغل أو الفتحات الموجودة في أبراج الحمام .

لحرارة جسم أيّ إنسان يقترب من الحصن .

ويوجد داخل كل دُشْمة منها ٣ دبابات تستطيع أن تظهر أو تختفي داخل ممراته ويحتوي كل حصن على بيروسكوب إلكتروني يصعد من إحدى الثغرات ثم يختفي آلياً . وقد جُهِّزت هذه الحصون بكل وسائل الرفاهية ، فقد كانت مُكيَّفة الهواء ومُجهَّزة بمواسير للمياه وأجهزة تبريد وأجهزة اتصال ومخازن تموين ، وغير ذلك من وسائل الراحة .

أما عن القدرة القتالية لهذه الحصون ، فقد كان كل واحد منها مزوداً بقوة نيرانية كبيرة تكفى لمواجهة كتيبة مدرعة لمدة تزيد عن الأسبوع ، وقد تكلف خط بارليف حسب التقديرات الإسرائيلية عدة مليارات من الليرات الإسرائيلية ، إضافة إلى مليار ليرة من المواد الأولية اللازمة للبناء علاوةً على المعدات والأسلحة .

حرب أكتوبر ١٩٧٣ م

أصبح شعب مصر وأمسى بعد حرب يونيو ١٩٦٧ م وهو يتجرَّع آلام الهزيمة المُرَّة فى تلك الحرب التى سماها « النكسة » ويعانى أقسى حالات الإحباط والهزيمة النفسية سواء بين الجنود على الجبهة ، أو بين جموع الشعب .

والحقيقة أن هذه الصورة التى كانت ترتسم على ملامح أفراد الشعب فى ظل الإحباط والكآبة السائدة لم تَكُنْ إلا صورةً ظاهرية تمثل ما يجرى على السطح .

أما الصورة الخفية التى تجرى فيها الأحداث على الجانب غير المنظور ، فكانت تجرى فيها تجهيزات ضخمة على مستوى إعداد الأفراد والتشكيلات لخوض المعركة المستقبلية الفاصلة التى يجرى التخطيطُ لها ببناء القوات المسلحة من جديد فى إطار من التخطيط العلمي والعمل الجديّ .

وعندما اعتلى الرئيس محمد أنور السادات الحكمَ استغل قدر جَهْده ذلك البركان الخامد فى نفوس الجند وأبناء الشعب ، وحاول أن يضغط شيئاً فشيئاً عليه ، حتى إذا ثارت حفيظة هذا البركان الهادر ، وواكب ذلك قراره بالحرب تتفجر طاقات جنده فتنجز المحال وتحركها من خلفها شحنةٌ جماهيرية هائلة .

وقد اتجه الرئيس السادات نحو خطة محكمة لتحقيق هدفه المنشود ، فقد أعلن

أن عام ١٩٧١ م هو عام الحسم ، وانتظر الجند وأفراد الشعب أمر الحرب بصبر نافد ، لكن مَرَّ العام ولم تحارب مصر فانحسرت الآمال ، وخيمت حالة الإحباط أكثر على سمائنا ، في حين زادت حالة الرضا داخل المجتمع الإسرائيلي ، وخاصة عندما اتخذ السادات إجراءً بطرد الخبراء الروس عام ١٩٧٣ .

كانت مظاهر هذا الارتياح في إسرائيل ذلك الاقتراح الذي كان محلَّ بحث ودراسة ففي شهر سبتمبر وقبل أيام قليلة من الحرب بحثت الحكومة الإسرائيلية اقتراحاً بتخفيض مدة الخدمة الإلزامية في الجيش من ثلاث سنوات إلى سنتين ونصف .

وتم اختيار وقت المعركة بشكل بالغ الدقة بعد حسابات معقدة ، أُخِذَ كل شيء فيها في الاعتبار كالمدِّ والجَزْر وحالة القمر ، كما كان اختيار يوم السبت الموافق ليوم عيد الغفران اختياراً مُوفَّقاً ، وكذلك اختيار شهر رمضان للمعركة ، وما يمكن أنْ يتولدَ فيه من روحانيات ومعنويات هائلة لاتصال الجند بربهم وصِدْق دعائهم ودعاء شعبنا ، علاوةً على ظَنِّ أعدائنا بعدم قدرتنا على الحرب ونحن صيام .

ولقد كان توقيت الحرب توقيتاً غَيْرَ مسبوق في تاريخ الحروب ، فهي عادة ما تبدأ مع ساعات الفجر ، لقد اختار الجيش المصري ساعة الصفر لينتزع بذلك زمام المبادرة للمرة الأولى في حروبنا مع إسرائيل .

فما أنْ دَقَّتْ الساعة الثانية بعد ظهر يوم السبت ٦ أكتوبر ١٩٧٣ م ، العاشر من رمضان ١٣٩٩ هـ ، حتى انطلقت ٢٤٠ طائرة لتجتاز القناة ، وتضرب ضربتها الجوية الخاطفة ، وتستمر نحو ٢٠ دقيقة ، ثم أمر الرئيس السادات بتكرارها بعد ١٥ دقيقة .

يقول المؤرخ العسكري جمال حماد :

« .. وفي الساعة الثانية من بعد ظهر السادس من أكتوبر انطلقت أسراب الطائرات المصرية من طراز ميج ١٧ وميج ٢١ وسوخوي ٧ وسوخوي ٢٠ من ٢٠ مطاراً وقاعدة جوية في مختلف أنحاء الجمهورية ، وعَبْرَ حسابات محكمة دقيقة عبرتْ كلها القناة في لحظة واحدة ـ وذلك دون أي اتصال لاسلكي بينها ، تجنباً لأيِّ تنصُّت من جانب العدو ـ وعلى ارتفاعات منخفضة جداً ، فضربت مواقع بطاريات الصواريخ ، ودمرت كثيراً من مواقع المدفعية الميدانية ، ومراكز التشويش

والإعاقة والرادارات ، ونجحت فى تحقيق أهدافها بنسبة ٩٠ ٪ »[١] .

ويقول الفريق محمد عبد الغنى الجسمي رئيس هيئة العمليات فى حرب أكتوبر ١٩٧٣ فى مذكراته : « كان لعبور طائراتنا المصرية بارتفاعات منخفضة جداً أثرُهُ الكبير على قواتنا البرية بالجبهة وعلى قوات العدو ، فقد ألهبت حماسَ رجالنا بينما دَبَّ الذُّعْر والهلع فى نفوس أفراد العدو .. »[٢] .

وكان للمدفعية دورها فى التمهيد للعبور وتدمير قوات العدو الرابض خلف القناة ، ويقول الفريق محمد عبد الغنى الجسمي فى مذكراته أن ألفىْ مدفع ذات أعيرة مختلفة بالإضافة إلى الهاونات والصواريخ التكتيكية أرض - أرض أخذت تقصف مواقعَ العدوْ فى خمس قصفات متتالية استمرت نحو ثلاث ساعات ، شارك فيها ١٣٥ كتيبة مدفعية كانت تقصف على مدى ١ - ٥ , ١ كم داخل خطوط العدو ، ثم زاد المدى ليصل إلى ثلاثة كيلو مترات .

وقد أسقطت المدفعية المصرية فى الدقيقة الأولى على المواقع الإسرائيلية ١٠٥٠٠ دانة مدفع ، بمعدل ١٧٥ دانة فى الثانية الواحدة ، وتحت هذا الساتر النيراني من المدفعية والغطاء الجوى من الطيران اندفع الجنودُ الذين يُعْرَفون فى الحروب باسم « وقود المعارك » فانطلقت أول موجات العبور فى الساعة الثانية والثلث بعد الظهر (١٤٢٠) ، وكانت لخمس فرق مشاة استخدمت ألفَ قارب مطاطي ، ثم تدفقت قواتنا من المشاة فى أربع موجات متتالية .

واستطاعت قواتنا البرية أن تصل إلى عمق كيلو مترين شرق القناة فى أول عشر دقائق من العبور ، وفى أقل من ستِّ ساعات ، وبالتحديد فى الساعة السابعة والنصف مساءً (١٩٣٠) أتمت جميعُ فرق المشاة العبورَ على طول الجبهة بقوة ٨٠ ألف جندى ليسقط خطُّ بارليف الحصين فى أيدينا فى أقل من ست ساعات ، وكان أول حصون خط بارليف سقوطاً هو حصنَ « لاهتزانية » عند الكيلو ١٩ جنوب بورسعيد .

---

(١) العمليات الحربية على الجبهة المصرية ، للمؤرخ العسكري جمال حماد ١٩٩٣ م .

(٢) حرب أكتوبر - مذكرات محمد عبد الغني الجمسي ط ٢ .

ويقول الفريق أول كمال حسن علي قائد سلاح المدرعات في مذكراته (مشاوير العمر) : « .. في الدقائق الأولى للعبور أصبح لنا على الضفة الشرقية للقناة حوالي ٨ آلاف مقاتل استخدموا القوارب المصنوعة من المطاط والخشب ، واستمر تدفقهم مستخدمين سلالم حبال بدائية لتسلق الساتر الترابي على الضفة الشرقية ، ولم ينتهِ اليوم حتى كان لنا أكثر من ٥٠ ألف مقاتل في الشرق .. » .

« لقد كان من أصعب المواقف التي واجهت المشاة هي تلك الفترة الحرجة التي استوجب عليهم فيها القتال في مواجهة دبابات العدو قبل آن تصل الدبابات المصرية إلى ساحة القتال ، وهي فترة لا تقل عن ٨ ساعات ، وقد تطول هذه المدة إذا تأخر إنشاء المعابر أو تعطل تشغيلها ، واشتباك الجنود مع الدبابات هو قتال غير تقليدي يتطلب شجاعة كبيرة ومهارة فائقة ، وبالفعل حدثت المواجهة حيث واجهت قواتنا البرية من المشاة نحو ٣٠٠ دبابة إسرائيلية كانت مُوزَّعة على طول الجبهة ، وقد تمكنت قوات المشاة وحدها من تدمير ١٠٠ دبابة » [١] .

« وقد أُسقطت قواتٌ من الصاعقة والمظلات خلف خطوط العدو مع آخر ضوء النهار ، وكانوا في أربع كتائب قاتلوا خلف مواقع العدو قتالاً مستميتاً على الطرق والمضايق في مواجهة مدرعات العدو ودباباته ، لدرجة أن بعضهم كان يحمل على ظهره ألغاماً مضادة للمدرعات ، ويُفجرون بها أنفسهم تحت عجلات تلك المدرعات ، ومن الأعاجيب التي صنعها هؤلاء الرجال أن وحدة واحدة من وحدات الصاعقة ظلتْ تسيطر على أحد المضايق منذ ٦ أكتوبر وحتى يوم ٢٢ أكتوبر ، وحرمت العدو من اجتياز هذا الممر طوال هذه الفترة ، واستماتت في القتال بشراسة لا مثيل لها » [٢] .

ولا يمكن لأحد أن يغفل جهود المهندسين العسكريين ، والتي يقول المؤرخ العسكري جمال حماد عنها : « لولا جهود المهندسين العسكريين في فتح الثغرات في

---

(١) مذكرات محمد عبد الغني الجمسي ــ ط ٢ .

(٢) كتاب [حرب رمضان الجولة العربية الإسرائيلية] للواء حسن البدري ، والعميد أركان حرب ضياء زهدي ، طبعة ١٩٧٤ م .

الساتر الترابي وإقامة كباري الاقتحام تحت وابل من نيران العدو من البر والجو لَمَا أمكن لملحمة العبور أن تتم ، ولَمَا تيسَّر اقتحام قناة السويس » [١]

« لقد قام ضباط وجنود ٣٥ كتيبة مهندسين من مختلف التخصُّصات بعملهم على أكمل وجه بدقة وسرعة متناهية رغم تعرُّضهم لوابل من النيران ، واستطاعوا أن يقهروا الساتر الترابي الضخم بفكرة مذهلة غير مسبوقة ، وهى استخدام خراطيم قوية لضخ المياه » [٢]

ويقول الفريق الجمسي فى مذكراته عن دور المهندسين العسكريين أنهم استخدموا ٣٥٠ مضخة مياه لإزالة الساتر الترابي ، وكانوا كلما سقط منهم شهيد أو جريح حَلَّ مقاتلٌ آخر مكانه حتى تمكنوا من فتح ما يزيد عن ٣٠ ممراً بعد ساعات قليلة من بدء القتال ، وعندما وصل عدد هذه الممرات إلى ٦٠ ممراً كانوا قد قاموا بتجريف ٩٠ ألف متر مكعب من الرمال ، وبعد خمس ساعات نجحوا فى فتح ٨٥ ممراً فى الساتر الترابي ، وتمكنوا خلال ثماني ساعات فقط من إنشاء ٨ كَبَارِ ثقيلة و ٤ كَبَارِ خفيفة ، وقاموا ببناء وتشغيل ٣٠ معدية » [٣] .

لقد حاول العدو أن يمنع هؤلاء الرجال من أداء مهامهم ، لكن رجال الدفاع الجوى أجهضوا كلَّ محاولة من العدو لتدمير رؤوس الكبارى أو الدبابات ، وكانت طائراتهم تفرُّ هاربة أمام نطاق حائط الصواريخ المصرية .

وهكذا تمكَّنت قواتنا من العبور وقَهْر أصعب مانع عرفته البشرية ، ويذكر المشير أحمد إسماعيل وزير الدفاع المصرى [٤] وقتها أن القوات التى عبرت القناة قوامها

---

(١) العمليات الحربية على الجبهة المصرية ــ جمال حماد ــ ١٩٩٣ م .

(٢) صاحب الفكرة هو الشهيد اللواء مهندس جلال سري ، وكانت فكرة المضخات تُستخدم في تجريف الرمال في السد العالي ، وقد فُوجيء بها العدو بعدما ظن أن الساتر الترابي سوف يحجز المصريين خلفه مدة طويلة تكفي لوصول دباباتهم إلى مصاطبها أعلاه فتسحق فرق المشاة المتسللة .

(٣) حرب أكتوبر ١٩٧٣ ــ مذكرات الجمسي ــ ط ٢ .

(٤) سيرة حياة المشير أحمد إسماعيل : صانع النصر ــ د محمد الجوادي ط ٣ ــ ٢٠٠٥ م .

كالتالي : ١٠٩ آلاف جندى تم توزيعهم كما يلي :

٣٢ ألفاً فى قوارب مطاطية

١٠ آلاف فى دبابات ومَرْكَبات برمائية عَبْر المسطحات المائية فى البحيرات المرَّة والتمساح .

٤,٥ ألف فوق المعديات

١,٥ ألف فوق الكبارى الخفيفة

٦١ ألفاً فوق الكبارى الثقيلة

أما المعدات فقد عَبَرت كالتالي :

١١٢٠ دبابة كما يلى :

٢٠ برمائية سابحة

٢٠٠ فوق المعديات

٩٠٠ فوق الكبارى الثقيلة

و ١٣٥٠٠ مَرْكَبة كالتالي :

١٠٠ سابحة

٧٥٠ فوق المعديات

١٢١٥٠ فوق الكبارى الثقيلة

٥٠٠ فوق الكبارى الخفيفة

ويذكر الفريق أول كمال حسن علي قائد سلاح المدرعات في حرب أكتوبر أن قواتنا التي عبرت كانت تتألف من الجيشين الثاني والثالث ، وكان الجيش الثاني الميداني يتكون من الفرق ١٨ و ٢ و ١٦ و ٢١ المدرعة ، والتي يقع قطاع هجومها بين شمالي البحيرات المرَّة الكبرى وبورفؤاد .

وكان الجيش الثالث الميداني يتكوَّن من الفرق : ١٩ و ٦ و ٤ المدرعة ، ويقع قطاع هجومها بين شرق السويس وجنوب البحيرات المرَّة الكبرى ، وتتبع كل فرقة عِدَّة ألوية مساعدة من المشاة المدرعة والمدفعية وغيرها (١) .

---

(١) سيرة حياة المشير أحمد إسماعيل : صانع النصر ــ د . محمد الجوادي ط ٣ ــ ٢٠٠٥ م .

وذكر الفريق سعد الشاذلي رئيس هيئة الأركان العامة في مذكراته :

« بحلول الساعة الثامنة من صباح يوم الأحد ٧ أكتوبر كانت قواتنا قد حققت نجاحاً حاسماً في معركة القناة ، فقد سقط في أيدينا خط بارليف بأكمله في ١٨ ساعة فقط ، وهو رقم قياسي لم تحققه أيّ عملية عبور عسكرية في تاريخ البشرية وذلك بخسائر طفيفة لا تُذكر ، فقد بلغت خسائرنا عند العبور ٥ طائرات ،و ٢٠ دبابة و ٢٨٠ شهيداً . أي : بنسبة ٢,٥ % من الطائرات ، و ٢ % من الدبابات ، و ٠,٣ % من الرجال .

أما خسائر العدو فقد بلغت ٣٠ طائرة و ٣٠٠ دبابة وآلاف القَتْلَى والأسرى ، كما خسروا خطَّ بارليف بكامله ، وبالفعل فقد تم سَحْق ثلاثة ألوية إسرائيلية مدرعة ولواء مشاة كانت تدافع جميعها عن خط بارليف ، وأصبحت أسطورة خط بارليف التي يتغنَّى به الإسرائيليون في خبر كان »[١] .

لقد كان هذا العبور بمثابة لطمة وُجِّهت لوجه العدو ، وضربة نزلت على أم رأسه فأفقدته توازنه ، فقد فاقت المفاجأة وحجم الضربة كلَّ توقعاته ، وحاولت بعدها القيادة الإسرائيلية السيطرةَ على الموقف ، فتراجعت إلى ما أسمته خط الدفاع الثاني ، كي تتأهب لشنِّ هجوم جوي مضاد ، لكن حائط الصواريخ المصري كان لهم بالمرصاد ، وكانت رئيسة الوزراء الإسرائيلية « جولدا مائير » تصرخ في استغاثة لواشنطون ، وهي تقول : « انقذوا إسرائيل !! » .

واندفعت الدبابات المصرية مساء يوم العبور تجتاز القناة ، وتتجه في سيناء نحو العمق ، لتشتبك مع دبابات العدو الذي توالت عليه الإمدادات الأمريكية ، وفي يوم ١٤ أكتوبر اشتبكت الدبابات المصرية مع دبابات العدو في واحدة من أشرس وأضخم معارك المدرعات في التاريخ ، وقد وصفها الخبراء العسكريون بأنها لا تُقارن إلا بمعركة العلمين أو معركة ستالينجراد حيث دُفع بثلاثة آلاف دبابة من الجانبين .

وقد وصفها « موشي ديان » وزير الدفاع الإسرائيلي قائلاً :

« .. هذه حرب صعبة .. فمعارك الدبابات فيها قاسية .. ومعارك الجو مريرة .

---

(١) المصدر السابق .

إنها حرب ثقيلة بأيامها .. ثقيلة بدمائها .. وليس أمامنا إلا أن نقاتل بقلوب كسيرة، وعلينا أن نطويَ قلوبنا على الأحزان »[1] .

ويقول الفريق يوسف عفيفي قائد الجيش الثالث الميداني وقتها :

« لقد كانت هذه المعركة ولأول مرة في تاريخ حروب مصر الحديثة ، معركة بالأسلحة المشتركة في إطار من التعاون الكامل ، وهو ما كتبَ لها النصر على عكس ما حدث في حرب ١٩٦٧ م »[2] .

عملية العبور المضاد (الثغرة)

تعددت الأقوال حول الثغرة بين التهويل والتهوين وفقاً لاختلاف الروايات وتباين الأغراض والأهواء ، والأرجح أن الذي كان من وراء هذه الثغرة يدفع بها ويثير الكلام عنها هو الدعاية الصهيونية التي تنتشر في كل عصر وحين ، بما جُبِلَ عليه اليهود من سوء الطَّويَّة والحقد وإثارة الفتن والمشاحنات والقلاقل .

فقد حاولت إسرائيل تحت ضعف وضعها السياسي والاستراتيجي في هذه الحرب ، وما مُنيت به قواتها من خسائر ، وما ضاعت فيه هيبتها أن تسعى لإنجاز عمل يحفظ لها ماء وجهها ، وقد وجدت هذه الفرصة سانحة بعد أن مدَّتْ إليها الولايات المتحدة جسرها الجوي أن تنفذَ إلى غرب القناة ، في محاولة منها لتعديل وضعها السيء المهين ، وحاولت أن تحيطَ هذه العملية بأضخم دعاية ممكنة ، لكي تحجب بعض ما حققته جيوشنا من انتصارات .

ويتحدث الكاتب الكبير محمد حسنين هيكل عن هذه الفترة ، وبالتحديد أحداث يوم ١٥ أكتوبر ، حيث كان الرئيس السادات يبحث الوضع بعد تسعة أيام من القتال ، ويضع تدابيره في انتظار أيِّ هجوم إسرائيلي مفاجىء ، أو أي إمدادات أمريكية ، بينما كان مجلس الوزراء الإسرائيلي المصغَّر مُنعقداً في السابعة من صباح اليوم نفسه ، وكان الاجتماع يبحث تقريراً تقدَّم به الجنرال بارليف يقول فيه أن القوات الإسرائيلية مستعدة لهجوم مضاد خُطِّط لتنفيذه في السابعة من

---

(١) جزء من مقال نشرته أخبار اليوم ص ٣ بتاريخ ١ يناير ٢٠٠٠ .

(٢) مقاتلون فوق العادة : أبطال الفرقة ١٩ ــ الفريق / يوسف عفيفي .

مساء هذا اليوم .

هذا الهجوم عبارة عن اختراق المفصل ما بين الجيشين الثاني والثالث لفتح ثغرة بينهما إلى الغرب وبالتحديد في منطقة الدفرسوار ، وكانت هذه المعلومات قد تمتْ إلى علم إسرائيل نتيجة لقيام الاستطلاع الأمريكي اعتباراً من يوم ١٣ أكتوبر بعمليات تجسس داخل سيناء لاستكشاف نقاط القوة والضعف في الجيش المصري .

وقد نجحوا في تحديد نقطة ضعف في المنطقة التي تفصل الجيشين الثاني والثالث التي اكتفى الجيش المصري بوضع الألغام بها لتأمين المكان من أيّ عبور للعدو ، واعتمدت على صعوبة اجتيازها لوعورتها ، ووجود منطقة بحيرات بها .

وقد وصلت أثناء الاجتماع الإسرائيلي توصية من الجنرال « موشي ديان » وزير الدفاع بإلغاء العملية تماماً ، لكن الجنرال بارليف أصرَّ عليها وتمسَّك بتنفيذها ، وأوكلها إلى الجنرال إريل شارون ، وذلك بأن يتقدم بمدرعاته ليقوم بتأمين رأس جسر ليمد إليه ولو كوبري حتى تتمكّن المدرعات من العبور ، وفُضَّ الاجتماع بعد الموافقة على تنفيذ العملية [١] .

وأثناء معركة الدبابات الشرسة التي بدأت من يوم ١٤ أكتوبر ، وأثناء هذا القتال تدفقت قوة صغيرة معادية في تمام العاشرة مساءً ، وعبرت القناة من منطقة الدفرسوار ، بدأت بسبع دبابات حتى وصلت إلى ٣٠ دبابة ، اتجه بعضها إلى الشمال وبعضها إلى الغرب ، واتجهتْ قوة منها إلى الجنوب لمهاجمة مواقع الدفاع الجوي المصري ، ومحاولة تطويق الجيش الثالث .

ولم يُعلم بأمر هذا التقدم إلا في صباح يوم ١٦ أكتوبر ، فقامت المدفعية المصرية بحشد قواتها لتدمير القوة المعتدية ، لكن دبابات العدو تمكّنت من الاختباء خلف التلال والجبال ، فلم تستطع المدفعية أو الطيران تدميرها ، ووقفت جولدا مائير رئيسة الوزراء الإسرائيلية مستغلة هذه العملية الدعائية لتعلن في الكنيست الإسرائيلي أن القوات الإسرائيلية تحارب شرق وغرب قناة السويس .

أما على الصعيد الآخر ، وفي الجبهة المصرية فقد دبَّ خلاف بين وزير الدفاع

---

(١) جريدة العربي (٩٥٧) .

المشير أحمد إسماعيل ، بصفته القائد العام ، وبين الفريق سعد الشاذلي بصفته رئيس هيئة الأركان العامة ، وكان الخلاف الدائر بينهما في كيفية التعامل مع الثغرة ، فالفريق أحمد إسماعيل يرى أن أفضل علاج للقضاء على الثغرة هو ضربها من جهة الشرق لسَدِّ الفتحة التي تتدفق منها مدرعات العدو إلى غرب القناة .

بينما كان الفريق سعد الشاذلي يرى أن قطع الثغرة بتحرك القوات المدافعة من الغرب أكثر فاعلية ، لكن ذلك كان يقتضي سحب الفرقة المدرعة الرابعة من سيناء إلى غرب القناة لتقوم بهذه المهمة ، ووصل الرئيس السادات في الوقت المناسب لغرفة العمليات ليحكم بين قائديْه ، ورأى الصواب مخالفاً لرأي الفريق أحمد إسماعيل ، لأن عملية سحب قوات الفرقة المدرعة الرابعة إلى غرب القناة في هذه الساعات الحرجة من القتال سيكون بالغَ الخطر ، لأن القوات كلها في الشرق سوف تشعر بحركة الانسحاب .

ويمكن أن نتصور ذلك خاصة مع انتشار أخبار الثغرة الدعائية ، وبالتالي سوف تتأثر بفكرة الانسحاب ، وتعيد إلى الأذهان الانسحاب الذي حدث في ١٩٦٧ م .

ويقول الرئيس مبارك في حوار مع جريدة العربي (العدد ٩٥٧) أن الرئيس السادات قال : « سنستمر في القتال ولن ننسحب للخلف » ، وقد كان رأيي مع استمرار القتال ، ويضيف قائلاً : « مَن يعرف السادات جيداً يدرك أنه لا ينهار .. السادات لم يَكُنْ سهلاً » .

ويقول الأستاذ محمد حسنين هيكل :

« لقد كان الفريق أحمد إسماعيل على حق ، ففي تلك اللحظات كانت الاعتبارات النفسية للقوات يجب أن يكون لها الغلبة في أيِّ حساب تخطيطي لطريقة مواجهة الثغرة ، واستمر هذا الوضع الحرج حتى أنه في يوم ١٧ أكتوبر شنت القوات المصرية هجوماً شاملاً على الدبابات الإسرائيلية بالثغرة .

وكانت الخطة المصرية الموضوعة لمواجهة الثغرة هي أن تُحاصر القوات المعادية في الغرب ، وتصدّ تحركاتها من الشرق حتى لا تتدفق قوات إضافية عبر القناة ، لكن ما حدث أن الجيشين الثاني والثالث لم يتمكّنا من الالتقاء ، فاستطاعت قوات

العدو أن تنفذ بأعداد أكبر ، وأمر الرئيس السادات رئيس أركانه اللواء سعد الشاذلي أن يتحرك فوراً بنفسه إلى الجبهة ليضع خطته على الطبيعة لمواجهة تطورات الموقف في الثغرة .

واستمر القتال بشراسة عند الثغرة أربعة أيام (١٧ ، ١٨ ، ١٩ ، ٢٠ أكتوبر) استخدمت فيها القوات المصرية المدرعات والصواريخ والهيلكوبتر ، وتصدت القوات المصرية للمدرعات الإسرائيلية شمالاً ، فقطعت الطريق عليها ومنعتها من التسلل نهائياً إلى الإسماعيلية ، لكن تسللت بعض المدرعات إلى السويس ، فأظهرتِ المدينةُ بسالةً رائعة في التصدّي للقوات المتسللة ، حيث تصدّى لهم الأهالي ورجال المقاومة الشعبية وردُّوها خائبة .

وبذلت القوات المسلحة المصرية جهداً خارقاً في التصدي لهذه الثغرة ، ويقول الرئيس مبارك قائد القوات الجوية وقتها :

« لقد قاتلنا ١٨ معركة عند ثغرة الدفرسوار غرب القناة حيث قامت القوات الجوية خلالها بـ ٢٥٠٠ طلعة ، حتى أن الطيار المصرى كان يقوم بست طلعات قتال في يوم واحد ، وكان يعود إلى القاعدة ليُموّن الطائرة بالوقود ثم يقلع بها مرة أخرى ، لقد كانت المعركة في هذه المنطقة عنيفة تكبدت إسرائيل فيها ما لم تتكبده طوال الحرب .

ومع استمرار القتال وعدم انطلاء هذه الخدعة على قواتنا المسلحة ويقظتها في التعامل معها ، ومع علم قوات الاستطلاع الأمريكية بمدى الاستعداد المصرى التام لإبادة الثغرة اتضحت لها الصورة ، وعلمت ألاّ فائدة منها ، فطالبت أمريكا بوقف إطلاق النار وانسحاب القوات الإسرائيلية نحو الشرق ، وبدأ الرئيس السادات في المفاوضات حول وقف إطلاق النار من يوم ٢١ أكتوبر ، وفي يوم ٢٢ أكتوبر أصدرت الأمم المتحدة قرارها بوقف إطلاق النار الذى استجابت له مصر يوم ٢٤ أكتوبر ، وتمّ وقف إطلاق النار .

الفصل الرابع

المقاومة الشعبية لمدن القناة

صفحة مضيئة فى تاريخ مصر الحديث

لم تشهد بقعة من البقاع مثل ما شهدته مدن القناة من خراب وتدمير ، فقد قُدِّرَ على شعبها بحكم سُكْناهم واتصالهم بالقناة أنْ عانوا ويلات الحروب ، وقد أكسبهم هذا الوضع الملتهب روحاً نضالية وعقيدة قتالية تجرى جَرْىَ الدماء فى أوصالهم ، فشبُّوا على البأس والشدة والثبات فى الخطوب ، وكان أول محَكَ اختبار حقيقي لهم عندما انتزعت مصرُ حقَّها الشرعي السليبَ بتأميم القناة ، فدارت رَحَى الحرب عليها .

وأقبلت دول الاستعمار تسعى بحدِّها وحديدها فى محاولة لسلب القناة من جديد ، لكن هيهات فقد كان شعب القناة الباسل لهم ثابتاً ، واستطاع أفراده رجالاً ونساءً وصغاراً وكباراً جميعاً أنْ يردُّوهم عنها بأرواحهم ودمائهم ، وأظهروا شجاعة وبسالة لا تُوصف أذهلت العدو الذى رأى الموت وعاينه بعَيْنَيْ رأسه ، وهو يتخطَّفهم ويحصد رقابهم بين الأزقَّة والشوارع وفوق الأسطح من منزل لمنزل فلم يجدوا سنداً أو مُعيناً من عدد أو عتاد ، حتى أصبحت آلاتهم الحربية جسداً بلا روح ، فقد عجزت أمام الإرادة الصلبة والدفعة الإيمانية الهائلة التى تحدَّاهم بها ذلك الشعب حتى تكبَّدوا أفدح الخسائر .

فلما عجزوا عن إحراز أيِّ تقدُّم أذعنوا لقرار وقف إطلاق النار وعادوا خائبين ، وتمر الأيام وشعب القناة صامدٌ مع كل قصف للعدو فى الجو أو البر ، حتى أحال مساكنهم ومنشآتهم إلى أطلال فقُتل من قُتل ، وتشرد مَنْ تشرد ، وقامت الحكومة المصرية بتهجير عدد منهم بعد أنْ صاروا يَحْيَوْنَ تحت أخطار الموت ، خاصة بعد حرب ١٩٦٧ التى عانت مصرُ فيها ويلات الهزيمة .

وكَوَّن الفدائيون من أهل القناة مجموعات للمقاومة الشعبية كانت تجوب شوارعها وضواحيها ، فى حركة لا تهدأ لحماية المنشآت والأهداف الهامة ، والنَّيْل من العدو وتكبيده أفدح الخسائر ، حتى بات مُهدداً غير آمنٍ على أفراده ومعداته .

ولعلَّ من أهم أيام المقاومة الشعبية يوم ٢٤ أكتوبر ١٩٧٣ الذى اتُّخذَ عيداً قومياً لمحافظة السويس ، وظلت ذكرى غالية فى وجدان الشعب المصرى أجمع ، فقد تصدَّت المقاومة الشعبية بالسويس تساندها قواتٌ من الجيش والشرطة عندما حاولت شرذمة من القوات الإسرائيلية دخول المدينة واحتلالها فى أعقاب حدوث الثغرة ، لقد استطاع ذلك الشعب الباسل أنْ يُلقّنَ الجيشَ الإسرائيلى درساً قاسياً لن ينساه التاريخ .

ويذكر الفدائي حافظ سلامة فى كتابه « ملحمة السويس حقائق ووثائق .. للتاريخ والعبرة » دوره ودور رجال السويس البواسل فى دَحْر قوى إسرائيل الغادرة ، فلم يكُنْ أهل المدينة البسطاء بأقل تعطشاً للجهاد من إخوانهم وبنيهم الذين سعوْا للحرب مُضحّين بأرواحهم ودمائهم ، وكان بالفعلِ لأهل السويس دور لا يَقِلُّ عن إخوانهم المحاربين .

ويقول الأستاذ حافظ سلامة : « فى يوم الثلاثاء الموافق العشرين من رمضان ١٦ أكتوبر عرف شعبنا أن دوره فى المعركة قد اقترب ، فقد علمنا أن ثغرة قد فُتحتْ بين الجيشين الثاني والثالث عند منطقة الدفرسوار ، وكان من الطبيعي أن يواجه جيشنا هذه المشكلة ، وأن يعمل على وَأْدِها فى مهدها ، لكننا كرجال مقاومة كان يجب أن نُقدّر أسوأ الاحتمالات الممكنة .

لقد كان هدف العدو أن يحتلَّ مدن القناة بأي ثمن ، وفى مقدمة هذه المدن مدينة السويس ، وهذا ما كنا نعلمه حق العلم أن الحرب إذا امتدت إلى المدن كان القتال فرضاً ، ويكون تسليم السويس وفيها رجل واحد ينبض بالحياة إنما هو الكفر بعينه ، وهذه هي عقيدة رجالنا .. كانت كل ساعة تمر تحمل إلى أهالي السويس أنباء جديدة نخشى معها أنْ يتغير ميزان المعركة .. وتتوالى الغارات وتصم أصوات المدفعية والصواريخ الآذان .

وتمر الأيام بطيئة متثاقلة ، إلى أن جاء يوم ٢٨ رمضان ـ ٢٤ أكتوبر الذى طالت على أهالي السويس ليلته لم يناموها فى انتظار مفاجآت العدو ، وبالفعل تشرق شمس الصباح ليشنَّ العدو غارة مكثفة على المدينة تمهيداً لدخول قواته المدرعة إليها .

وبالفعل تقدمتْ القوات المدرعة فى أعقاب الغارة ، فى حين كانت المدينة خالية من أيِّ وسائل دفاعية ، وكان رجال المقاومة يتحركون فى صمت ليفاجئوا العدو ، وقام الشيخ حافظ سلامة بحشد رجال المقاومة فى مسجد الشهداء استعداداً للمواجهة الشرسة المرتقبة مع العدو ، واقتحمت قوة من أفراد العدو مبنى قسم شرطة الأربعين ، وحاصرته بدباباتها ومدرعاتها .

وهنا ظهر رجال المقاومة فجأة ليفجروا الشرارة الأولى للمقاومة الشعبية ، وتصدّوا لمجموعة من المدرعات واندفع بعدها شعب السويس وبعض رجال القوات المسلحة فى معركة دامية مع قوات العدو ، كان نتيجتها تدمير جميع دبابات العدو ومدرعاته ، وقُضِى على معظم أفراده مما قضى على طموحه فى احتلال المدينة وسقط عدد وافر من رجال المقاومة شهداء « فالحرية شجرة لا ترويها إلا الدماء » .

وظل هذا يوماً خالداً فى ذاكرة شعب السويس ومصر كلها ، وفى اليوم التالي حاول العدو أن يستخدم سلاحاً آخر فى الحرب ، ألاَ وهو الحرب النفسية ، فقد أرسلوا تهديداً إلى محافظ السويس كي يُسلِّم المدينة خلال نصف ساعة ، وإلا ستقع تحت وطأة نيران طائرات العدو ، فوقف المحافظ مُتحيِّراً أمام خوفه على مواطنيه ورغبة رجاله فى الصمود حتى آخر فرد فيهم .

وهنا يجيبه الشيخ حافظ ومَنْ معه من رجال المقاومة ، وهم على قلب رجل واحد : « إن معنى التسليم أنْ أُسلِّم لليهود أكثر من ١٠ آلاف جندى وضابط من قواتنا المسلحة ، بل إني بذلك سوف أكشف الجيش الثالث بالضفة الشرقية من القناة ، وأسلم كل أرواح هؤلاء لأعدائنا ، وتصير نكسة أشد من نكسة ٦٧ لمصر والعرب والمسلمين .. إن الطيران الإسرائيلى قد مضى عليه ٦ سنوات وهو يضرب المدينة ، فلتكُنْ ٦ سنوات وأياماً .. إننا إمَّا أنْ نعيش أحراراً أو نقضى كما قضى غيرنا ، ثم تلا قوله تعالى :

﴿ مِّنَ ٱلْمُؤْمِنِينَ رِجَالٌ صَدَقُوا۟ مَا عَـٰهَدُوا۟ ٱللَّهَ عَلَيْهِ ۖ فَمِنْهُم مَّن قَضَىٰ نَحْبَهُۥ وَمِنْهُم مَّن يَنتَظِرُ ۖ وَمَا بَدَّلُوا۟ تَبْدِيلًا ﴿٢٣﴾ ﴾ [الأحزاب]

ووقف الشيخ يُعبّىء رجاله وينادى عبر المسجد من مُكبّرات الصوت بالجهاد والثبات فى وجوه العدو ، وتوالتْ الانتصارات ، وردَّ الله كَيْد العدو الإسرائيلى حتى تدخلت قوات الطوارىء الدولية يوم ٢٨ أكتوبر ، ورغم استمرار العدو فى غاراته إلا أن ثباتَ رجال المقاومة أجهض كلَّ محاولة من جانب العدو لاحتلال المدينة .

ويروى صاحب الكتاب عجائب حدثت فى المعركة ، مما يدل على تأييد الله تعالى للمجاهدين ، أنهم لما أرادوا نقل جثمان الشهيد إبراهيم سليمان بعد دفنه وجدوا جثمانه كما هو بعد شهور ثلاثة من موته ، كما تفجرت بئر معطلة بالماء بعد أنْ كانت ناضبة ثمانين عاماً .



عبرنا القناة ورفعنا علم مصر

اسرائيل تعترف بنجاح العبور المصرى وتدفق المدرعات المصرية الى سيناء

استولت قواتنا على معظم الشاطىء الشرقى للقناة .. وتواصل القتال بنجاح

قواتنا البحرية تدمر الأهداف الهامة للعدو على ساحل سيناء الشمالى

المقاتلات المصرية تضرب مواقع العدو وتتصدى لهجوم جوى كبير

القوات السورية تقتحم مواقع العدو وتحرر جبل الشيخ وعدة مراكز بالجولان

الباب الرابع

تأميم القناة

الفصل الأول : التأميم

قناة السويس تلك القناة التجارية الهامة التى تربط طريق الملاحة بين القارات الست بما تملكه من موقع فريد يتوسط العالم ، لم تكُنْ يوماً حقاً لغير مصر ، فهي مصرية المولد والنشأة ، فمنذ فجر التاريخ شقّتها سواعد أبناء هذا البلد من المصريين القدماء ، وكانت تتتابع عليها فتراتٌ متلاحقة من الازدهار والتدهور ، وبين الجريان والتوقف خلال العصور المتتابعة التى توالتْ عليها حضارات الفراعنة والإغريق والرومان والفتح الإسلامي .

حتى عندما صيغتْ على صورتها المعاصرة فى العصر الحديث لم يكُنْ لديليسبس السبق ، فقد أتمَّ ما بدأه سابقوه ، وما فكَّر فيه بعضُ معاصريه ، ولم يتحقق هذا العمل إلا بعرق ودماء أبناء مصر الذين حفروها بأظافرهم قبل الفؤوس ، وحملوا على عواتقهم رمالها .. ولا يُحمد لديليسبس إلا أنه بادر إليها وثابر على إتمامها ، رغم أنه لم يضع مصلحة هذا البلد نُصْبَ عينيه ، ولم يكُنْ يرمى إلا لنفعه ونَفْع بلده فرنسا ، ومن ثَمَّ كان حَتْماً أن تعود القناة .

وكانت القناة بلا شكٍّ مَطْمَحاً لحكومة الثورة بمصر التى رأت أنْ لا مبررَ لخضوعها تحت سلطة المستعمر بعد أن غادرت أقدام آخر جندى من جنده ثَرَى هذا الوطن الغالي ، لذا كانت هذه الفكرة بعد الثورة بلا شكٍّ هدفاً لا مناصَ عنه ، فلما ضغط العالم الغربي على البنك الدولى ليرفض ما سبق وقدَّمه من عرض لبناء السد العالي [1] .

وقد استجاب البنك الدولى نرغباتهم فى ١٩ يوليو عام ١٩٥٦ م ، مما ألجأ الرئيس جمال عبد الناصر إلى قرار التأميم ، وكان يعلم جيداً أن هذا القرار الشجاع

---

(١) قُدِّرت تكاليف السد العالي المبدئية بـ ٤٦٠ مليون جنيه ، منها ١٣٦ مليوناً بالعملة الصعبة .

كفيلٌ أنْ يجلبَ عليه المتاعب لكن لم يكُنْ أمامه بديلٌ ، فقد كانت قناة السويس وقتها هي الشريان الاقتصادي الوحيد أمام دولة تعانى الفقر والعَوَز بعد سنوات طويلة قضتها تحت نير الاحتلال ، وفى وقت كانت تسعى فيه لبناء نهضتها بعد استقلالها .

ومن مظاهر هذه النهضة بناء أحد صُرُوحها الاقتصادية وهو السد العالي .. فوقف جمال عبد الناصر ليعلن فى خطابه بميدان المنشية بالإسكندرية فى ٢٦ يوليو ١٩٥٦ م (١٨ ذي الحجة ١٣٧٥ هـ) ويقولها مُدَوِّيَة : إن هذه الشركة اغتصبت حقوق المصريين على مدار عشرات السنين ، وقال : لن نسمح ليوجين بلاك رئيس البنك الدولى أن يلعب الدور الذى لعبه ديليسبس فى القناة ، وأن مصر سوف تبنى السد العالي بما ستقوم بتحصيله من الدخل السنوي للقناة ، والذى يُقدَّر بمائة مليون دولار .

وتتابع حشود الجماهير المصرية الرئيس عبد الناصر فى خطابه التاريخي قصة القناة على لسانه ، وهو يقول : « حُفِرتْ القناة بأرواحنا وجماجمنا ودمائنا .. دفعنا ٨ ملايين جنيه .. وأخذت مصر تتنازل عن حقوقها .. وبعد أنْ كانت القناة قد حُفرت لمصر كما قال ديليسبس أصبحت مصرُ مِلْكاً للقناة .. ورغم أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية مصرية بحكم كَوْنها شركة مصرية ، ألا أنها لم تخضع لقوانين البلاد يوماً ، وظلت تعتبر نفسها دولةً داخل الدولة .. واستدانت مصرُ حتى باعتْ أسهمها بغير مقابل ، وسقطت بعدها فى قيد الاحتلال » .


جمال عبد الناصر يعلن:
تأميم شركة القناة
مصر تسلمت إدارة الشركة أمس
٣٥ مليون جنيه سنويا

ثم أعلن قرار التأميم .. وهو بإيجاز ..

قرار رئيس الجمهورية

بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦

بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

بعد الاطلاع على الفرمانين الصادرين فى ٣٠ نوفمبر ١٨٥٤ و٥ يناير ١٨٥٦ بشأن الامتياز الخاص بإدارة مرفق مرور قناة السويس وبتأسيس شركة مساهمة مصرية للقناة وعليها وعلى القوانين : رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بشأن التزامات المرافق العامة ، ورقم ٢١٧ لسنة ١٩٥٢ بشأن عقد العمل الفردي ، ورقم ٢٦ لسنة ١٩٥٤ بشأن الشركات المساهمة وشركات التوجيه بالأسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة ، وعلى ما ارتآه مجلس الدولة أصدر القانون الآتي :

مـــــادة ١ : تُؤمَّم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وتُنقل إلى الدولة جميع ما لَهَا من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتُحَلُّ جميع الهيئات واللجان القائمة حالياً على إدارتها مع تعويض حَمَلة الأسهم .

مـــادة ٢ : يتولى إدارة مرفق المرور بقناة السويس هيئة مستقلة تتبع وزارة التجارة ويتم تشكيل الهيئة وتحديد أعضائها بقرار من رئيس الجمهورية وتتبع فى وضعها القواعد المعمول بها فى المشروعات التجارية حيث تبدأ السنة المالية فى أول يوليو وتنتهي فى يونيو .

مادة ٣ : تُجمد أموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر العربية وفى الخارج .

مـــادة ٤ : الاحتفاظ بجميع موظفي وعمال الشركة الحاليين ولا يجوز لأحد منهم تَرْك عمله إلا بإذن من الهيئة المؤسسة .

مادة ٥ : كل مَنْ يخالف أحكام المادة الثالثة يُعاقَب بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة ، ويُعاقب كل مَنْ يخالف المادة الرابعة بالسجن ، مع حرمانه من أيّ حقّ فى المكافأة أو التعويض أو المعاش .

مـــادة ٦ : يُنشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية ويُعمل به بعد ثلاثة أيام من تاريخ نشره ، ويكون لوزير الخارجية إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه .

(جمال عبد الناصر)

ويجيب السيد جان بول كالون - مستشار مجلس الدولة الفرنسي عام ١٩٥٦ - عندما سُئِلَ عن التأميم وردود الفعل المختلفة داخل الشركة فقال : « كان المسئولون عن الشركة يعيشون بمعزل عن الواقع المصرى ، وكانوا يجهلون تصاعد الحِسِّ الوطني فى مصر ، ولم يفهم هؤلاء أن القناة هي رمزٌ للكرامة الوطنية المصرية ولم يكُنْ المسئولون فى الشركة وقتها يستعينون بأيِّ كوادر مصرية على إدارتها ، وكان هناك تصور راسخ بأن المصريين لن يستطيعوا إدارة القناة ، وأن الدول الكبرى لن تسمح بأيِّ عمل من هذا القبيل .

ووصل الأمر بأحد كبار رجال القانون السويسريين ، وهو أندريه سيجفرد أن كتب يقول : « إن تأميم القناة مستحيل من الناحية القانونية » . ويضيف كالون قائلاً : « لقد عرفتُ بعد مرور سنوات على التأميم وبالتحديد فى عام ١٩٥٨ م ، أن مشروع التأميم قد أُعِدَّ قبل إعلانه بشهر على أساس من التشريع الفرنسي وأودع فى خزانة إحدى الفيلات بالقاهرة ، وظل سراً حتى لحظة إعلانه ... » .

أما عن يوم التأميم فقال : « .. كان جميع مسئولي الشركة فى أجازات ما عدا أمينها العام « كابلان » الذى وصل إلى مقر الشركة يتهادى حيث كان الجو مُشْمِساً جميلاً ، ولم يكن قد استمع إلى الإذاعة وعندما أبلغه الحارس بالنبأ انهار !! » .

وعن الوضع داخل الشركة فى أعقاب التأميم يقول كالون : « كان هناك تياران داخل الشركة : التيار الأول : هو تيار المحافظين وكان يتزعمه رئيس الشركة وقتها « جورج جاك بيكو » الذى رأى أهمية الدَّفْع بالقضية إلى المستوى القانوني الدولى لاستعادة الشركة ، أما التيار الثانى : فقد تعامل مع الحدث على أنه أمر واقع وخاصة أن مدة امتياز القناة لم يَعُدْ قد تبقى منه سوى ١٢ عاماً ، لذا فإن ما حدث لا يعدو عن كَوْنه تعجيلاً للأحداث فحسب .. » (١) .

لقد كان قرار التأميم جريئاً حاسماً ، وكان يحتاج لإتمامه جانباً من السرعة والدقة والحسم يتناسب مع جرأة القرار ، ففي الوقت الذى كان الرئيس جمال عبد الناصر

---

(١) من مقال للكاتب الصحفي وليم ويصا ، تحت عنوان [أسرار المفاوضات بعد تأميم القناة] المنشور بجريدة أخبار اليوم ص ٢ بتاريخ ٢٧ صفر ١٤١٠ هـ - ١٢ / ٦ / ١٩٩٩ .

يعلن فيه قرار التأميم على العالم كان قد كلَّف فريقَ عملٍ مُصري لاقتحام القناة لحظة إذاعة البيان ، وأسند قيادة هذا الفريق إلى مهندس مصرى اسمه محمود يونس .

وقد قُسِّم هذا الفريق إلى ثلاث مجموعات ، استقرت كل واحدة منها فى مدينة من مدن القناة الكبرى الثلاث ، وانتظر المهندس محمود يونس كلمة السر للتحرك وكانت (ديليسبس) ، فما إنْ ذكرها الرئيس عبد الناصر بين كلمات خطابه حتى بدأ التحرك بسرعة وسرية شديدة ، تعاونهم عناصر من الشرطة المصرية فى منطقة القناة قد اختيرت بعناية .

وكان الفريق على عامر قائد المنطقة الشرقية يجلس مع رجاله فى غرفة العمليات بمعسكر الجلاء فى انتظار أي تعليمات يصدرها رئيس الفريق ، الذى أعطاه الرئيس عبد الناصر سلطاته هو شخصياً ، وبدأت المجموعات الثلاث فى التحرُّك فى المدن الثلاث ، فسيطروا على الشركة وجميع هيئاتها ومؤسساتها ورُفعَ العلم المصرى خفاقاً فوق مبنى الشركة لأول مرة [1] .

أما عن أصداء تأميم القناة عالمياً فقد كان عنيفاً قوياً ، فما إنْ مضى يوم إذاعة البيان حتى أعلنت بريطانيا وفرنسا فى صبيحة اليوم التالي الموافق ٢٧ يوليو ١٩٥٦ رفضهما الاعتراف بهذا القرار ، وأعلنتا عن عزمهما اتخاذ جميع التدابير اللازمة لحماية مصالحهما فى مصر والقناة .

وعلى الفور سارعت بريطانيا إلى تجميد الأرصدة الإسترلينية لمصر فى الخارج ، وأقدمت فرنسا والولايات المتحدة على اتخاذ إجراءات مماثلة ، واجتمع وزراء خارجية الدول الثلاث (بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة) فى شهر أغسطس عام ١٩٥٦ م وأصدروا بياناً عارضوا فيه قرار التأميم بدعْوى أن قناة السويس كانت ولا تزال دائماً ذات صفة دولية ، وعلى هذا يجب ضمان حفاظها على هذه الصفة ، ونادوا لعقد مؤتمر دولي للدول الموقّعة على معاهدة الآستانة [2] وبعض الدول الأخرى .

---

(١) قناة السويس : الموقع والتاريخ — فتحي رزق .

(٢) كانت الدول المُوقّعة على مؤتمر الآستانة عام ١٨٨٢ م هـي : انجلتـرا وفرنسـا وألمانيا وإيطاليا وروسيا .

وفي تصعيد خطير ، قامت حُكُومَتا بريطانيا وفرنسا بتحريك قواتهما إلى شرق البحر المتوسط ، ورفضت مصرُ حضورَ هذا المؤتمر المنعقد فى لندن واعتبرته مصر تدخلاً فى شئونها السياسية ، وأبدى الاتحاد السوفيتي تأييده الكامل لموقف مصر ، وأعرب عن تقديره لموقف مصر التى تعهدت باحترام حرية الملاحة فى القناة ، وبدَفْع تعويضات مناسبة لحَمَلَة الأسهم .

وزاد الموقف المصرى حرجاً بعد انسحاب المرشدين الأجانب من شركة القناة بصورة مفاجئة ، قصدوا من ورائها إرباكَ حركة الملاحة فى القناة ، لكن الإنسان المصرى يصمد للمِحَن بعزم وصبر كدأبه فى الأزمات والنوازل فتحمَّل المرشدون المصريون المسئولية كاملة ، وتمكنوا ببراعة أن يجتازوا هذه المحنة ، وسارت حركة الملاحة فى القناة على خير وجه .

ووقف الرئيس جمال عبد الناصر يوم ١٥ سبتمبر ١٩٥٦ فى احتفال تخريج دفعة من الطيارين فى كلية الطيران ببلبيس يقول بفخر :

« اليوم هو أول يوم لتنفيذ المؤامرة الفرنسية الإنجليزية فى قناة السويس .. وصلت إلى القناة ٥٠ سفينة مرَّة واحدة .. واستطاع المرشدون المصريون واليونانيون أن يقوموا بالعمل على خير وجه .. اليوم نثبت للعالم أجمع أن المصريين تمكنوا من أن يواصلوا العمل فى القناة بعد أنْ سحبت بريطانيا وفرنسا جميع المرشدين الأجانب من القناة .. اليوم باسم الشعب ، وباسم كل فرد من أبناء مصر .. أُهدي هؤلاء الرجال وسامَ الاستحقاق المصري من الشعب المصري » .

ولم تملك الأقلام الحرَّة في العالم إلا أن تسجل إعجابها بالرئيس جمال عبد الناصر ورجاله ، حتى الصحف الاستعمارية ، فقد كتبت صحيفة « الديلي سكيتش » البريطانية في عددها الصادر في سبتمبر ١٩٥٦ م تقول : « يجب أن نكفَّ عن خداع أنفسنا منذ اليوم في مسألة قناة السويس .. فقد فاز بها الرئيس ناصر .. ولا يبدو أننا سنسترجع هذا الممرَّ المائي ثانيةً .. » .

وقالت مجلة « تايم » الأمريكية الصادرة بتاريخ ١ أكتوبر ١٩٥٦ م في مقالها بعنوان « تحت الإدارة الجديدة » : « لقد قال رئيس مصر ناصر بعزة وشَمَم : إننا قادرون على إدارة القناة .. ونحن نعني إدارتها .. وفي الأسبوع الماضي . أي بعد ثمانية

أسابيع من تأميم شركة القناة .. وبعد أسبوع واحد من انسحاب ثُلُثَي مرشديها .. يبدو أن ناصر قد نفذ ما كان يعد به في اعتزاز .. فقد عبرت القناة خلال تلك الفترة ٢٤٣٢ سفينة بسلام وأمان ، منها ٣٠١ سفينة بعد الانسحاب الجماعي للمرشدين ، في حين مرَّ في القناة في المدة نفسها من العام السابق ١٩٥٥ م عدد ٢١٠٣ سفينة »(١) .

وأخذت انجلترا وفرنسا يُلوِّحان بالتهديد وإنزال العقاب بمصر ، وفي ظلّ هذا التهديد الاستعماري كانت هناك قوة صاعدة تفرض نفسها على الساحة ، وهي الولايات المتحدة الأمريكية ، التي بدأت تظهر في الصورة الدولية ، وهي تحاول جاهدةً أن تزاحم القوى العظمى ، لتأخذ الصدارة في قائمة هذه الدول الاستعمارية ، لذا سعتْ إلى القضاء على نفوذ الأسد البريطاني المُسِنّ في منطقة الشرق الأوسط .

وكانت تصريحات وزير الخارجية الأمريكي وقتها « دالاس » ترسم ملامح هذه الصورة الجديدة ، ولهذا السبب لم تكُنْ الولايات المتحدة تبدي ارتياحاً للتدخل البريطاني والفرنسي في مصر ، وكانت تعلم أن التحرك البريطاني الفرنسي ليس إلا مجردَ غطاء للتحرك العسكري لضرب مصر بالاتفاق مع إسرائيل ، مما قد يُغير من استراتيجية المنطقة .

وقد عُرضت مشكلة القناة على مجلس الأمن الدولي الذي اعتمد قراراً لتسوية الخلاف ، واشترط لها ستة بنود من بينها : ضمان حرية الملاحة في القناة ، واحترام سيادة مصر على أراضيها ، وأن تبتعدَ القناةُ عن سياسة أي دولة .

وصرَّحت وزيرة الخارجية الإسرائيلية وقتها « جولدا مائير » - التي أرادت أن تُقحم إسرائيل في هذه الأزمة - قائلة : « إن إسرائيل لن تقبل بأيِّ صياغة عامة للملاحة في القناة ، لا تذكر إسرائيلَ صراحة » .

تطورت الأحداث سريعاً ، وزادت حِدَّة المعركة الدبلوماسية بين بريطانيا وفرنسا من جهة ، والولايات المتحدة من جهة أخرى ، ولقد كانت هذه المعركة في

---

(١) قناة السويس : الموقع والتاريخ ص ١٨٤ ، ١٨٥ ــ فتحي رزق .

حقيقتها معركة إرادات سياسية ، فقد كان كلُّ طرف منها يسعى لفرْض إرادته على غيره ، بما يتفق مع مصالحه ومكاسبه الخاصة ، إلا أن قدرةَ مصر على الصمود ، وشجاعة قيادتها أعطاها ثِقَلاً في عملية المفاوضات .

وكانت القوى الاستعمارية البريطانية والفرنسية تعلم أن مرور الوقت ليس في صالحها ، لذا لجأت إلى حلٍّ سريع حاسم ، فقد هاجمت مصر بالاتفاق مع إسرائيل في يوم ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦ م ، فيما عُرف بالعدوان الثلاثي ، لكنه فشل بسبب صمود شعب مصر ، وبسبب موقف الولايات المتحدة المعارض له ، وكذلك الموقف السوفيتي المؤيد لمصر ، حيث هدد الاتحاد السوفيتي بضرب لندن وباريس بالصواريخ إذا لم تسحبا قواتهما .

وبذلك أُحبط المخطط الفرنسي البريطاني لاستعادة القناة ، وسحبت الدول الثلاث قواتهم من المنطقة ليتم افتتاح القناة في شهر مارس ١٩٥٧ م للملاحة ، ولتواصل شركة قناة السويس عملها تحت إدارة مصرية خالصة مع تعهد مصر بدفع تعويض لحملة أسهم القناة .

وهكذا حقق الشعب المصري انتصاراً كبيراً تحت قيادة الرئيس جمال عبد الناصر الذي أعلن عن التأميم ، مستجيباً لطموح شعبه ، وحقق النصر في حرب بلا إمكانيات مع ثلاث دول (انجلترا ـ فرنسا ـ إسرائيل) بفضل الزَّخَم المعنوي الهائل للمساندة الشعبية التي خرجتْ جماهيره رافعةً شعار (حنحارب .. حنحارب) .. وحققوا أفضل حالات الصمود والتحدي (١) .

لقد صنع شعب مصر بصفة عامة ـ وشعب القناة بصفة خاصة ـ بطولات رائعة في تصدِّيه لهذه القوى الاستعمارية في حرب دارتْ بين البيوت والأزقَّة ، وعلى الأسطح والشُرُفات .

وكانت عودة القناة إلى مصر حقاً مُسْترداً بعد سنوات طويلة استنزف المستعمر فيها هذا الموردَ الاقتصادي الهام ، في حين كنا لا نأخذ منه إلا الفُتات ، فقد بلغت حصيلة مصر خلال ٨٧ عاماً قبل التأميم مبلغ ٢٠ مليون جنيْه مصري فقط . أي :

---

(١) مقال بعنوان : [قناة السويس .. بين التدويل والتأميم] للأستاذ مصطفى عاشور .

ما يُقدَّر بنحو ٧ ٪ فقط من دَخْل القناة ، وذلك عن مرور ٣٩٨٣٩٤ سفينة في الفترة من ١٧ نوفمبر ١٨٦٩ ، وهو تاريخ افتتاح القناة ، وحتى تأميمها في ٢٦ يوليو ١٩٥٦ م ، أما على مستوى إدارتها فلم يكُنْ يمثل مصر سوى ٥ ٪ فقط من جملة أعضاء مجلس إدارة القناة الذي يبلغ عدده نحو ٣٢ عضواً [١] .

قرار رئيس الجمهورية

بالقانون رقم ١٤٦ لسنة ١٩٥٧ م

بنظام (هيئة قناة السويس)

مادة ١ : تنشأ هيئة عامة يُطلق عليها (هيئة قناة السويس) .

مادة ٢ : يكون لهيئة قناة السويس شخصية اعتبارية مستقلة .

مادة ٣ : يكون لهيئة القناة مجلس إدارة يقوم رئيس الجمهورية بتعيين أعضائه وبإعفائهم من مناصبهم ، وبتحديد مكافآتهم .

مادة ٤ : يصدر قرار من رئيس الجمهورية بتعيين رئيس مجلس إدارة هيئة قناة السويس ، وأعضاء مجلس الإدارة المنتدبين ، والمدير العام للهيئة ، وتحديد مكافآتهم .

مادة ٥ : تتولى هيئة قناة السويس القيامَ على شئون مرفق القناة وإدارته واستغلاله وصيانته وتحسينه ، ويجوز لها أن تنشيء من المشروعات التي تتصل بمرفق القناة .

مادة ٦ : تتبع الهيئة طرق الإدارة والاستغلال المناسبة وفقاً لما هو مُتَّبَع في المشروعات التجارية .

مادة ٧ : تختص الهيئة دون غيرها بإصدار اللوائح المتعلقة بالملاحة في قناة السويس .

مادة ٨ : تكون للهيئة ميزانية مستقلة تتبع القواعد المعمول بها في المشروعات التجارية وذلك مع عدم الإخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامي للهيئة ، حيث تبدأ السنة المالية للهيئة في أول يوليو ، وتنتهي آخر يونيو .

مادة ٩ : تدير هيئةُ قناة السويس ميناءَ بورسعيد ، باعتباره جزءاً لا يتجزأ من مرفق القناة .

---

(١) الكتاب السنوي لعام ١٩٩٦ ـــ الهيئة المصرية العامة للاستعلامات .

مادة ١٠ : تفرض هيئة قناة السويس الرسوم وتُحَصِّلها وِفْقاً لما تقتضيه اللوائح والقوانين .

مادة ١١ : يكون للهيئة في سبيل القيام بواجباتها ومباشرة اختصاصها جميع السلطات اللازمة لذلك ، ومنها تملُّك الأراضي والعقارات وتأجيرها أو استئجارها لتحقيق الأغراض التي أُنشئت من أجلها ، أو التي تقتضيها حُسْن سَيْر العمل به كمنشآت المياه والقوى الكهربية والطرق وما إلى ذلك .

مادة ١٢ : تُعتبر أموال الهيئة أموالاً خاصة .

مادة ١٣ : تتمتع الهيئة بالإعفاء من اتباع الإجراءات الجمركية على ما تستورده من المهمات والآلات اللازمة لها ، كما تُعفى أيضاً من كافة الترخيصات المنصوص عليها منها .

مادة ١٤ : لا يجوز أن تتخذ الهيئةُ أيَّ إجراءات تتعارض مع أحكام اتفاقية ١٨٨٨م الخاصة بضمان حرية استعمال قناة السويس البحرية ، أو تصريح الحكومة المصرية الصادر في ٢٤ / ٤ / ١٩٥٧ بخصوص نظام المرور بقناة السويس .

مادة ١٥ : لا يجوز للهيئة أن تمنح أية سفينة أو شخص أية فوائد أو ميزات لا تُمنح لغيره ، أو تفرق في المعاملة بين عملائها .

مادة ١٦ : تبقى كل النظم والقواعد واللوائح المالية والحسابية المعمول بها في الهيئة حتى يصدر ما يُعَدِّلها أو يُلغيها .

مادة ١٧ : يباشر مجلسُ الإدارة عمله في حدود حاجة العمل الضرورية جميع سلطاته اللازمة لتعيين الموظفين والفنيين والإداريين وتحديد أقدميتهم ومرتباتهم وحوافزهم إلى أن تصدر اللوائح التي تتضمن القواعد المنظِّمة لشئون موظفي الهيئة ومُستخدميها .

مادة ١٨ : لا يمس هذا القانون حقوق المصريين أو التزاماتها المترتبة على اتفاقية القسطنطينية ٢٩ / ١٠ / ١٨٨٨ م ، أو على تصريح الحكومة المصرية بتاريخ ٢٤ / ٤ / ١٩٥٧ م ، أو على أية إدارة دولية أخرى تكون مصر طرفاً فيها .

قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٦ م
بتشكيل هيئة إدارة قناة السويس

وكان أول مجلس إدارة وطني يتولى إدارة هيئة قناة السويس بعد التأميم ، كالتالي :

محمد حلمي بهجت (رئيساً)

م . محمود يونس (نائباً وعضواً منتدباً)

والأعضاء كل من :

بدوي إبراهيم حمودة	محمد توفيق سكر	محمد علي الغيث
م . إبراهيم زكي	برهان سعيد	د . مصطفى الحفناوي
أحمد نبيه يونس	م . محمد أحمد سليم	د . محمد عبد الباقي
	محمود سامي	القشيري .

أزمة التعويضات

وكان من نتائج التأميم على الصعيد الدبلوماسي أنْ تفجرت قضية جديدة ، وهي أزمة التعويضات التي تتكفل بها مصر لتعويض حَمَلَة الأسهم من المساهمين ، وهذا ما تعهدت به الحكومة المصرية عقب تأميمها للقناة وقيامها بِحَلّ الشركة العالمية لقناة السويس التي تكوَّنت عام ١٨٥٨ م .

وبعد التأميم مباشرة أصدر البرلمان الفرنسي قانوناً بتاريخ ٥ يونيو ١٩٥٧ م ، يعلن فيه أن الشركة العالمية لقناة السويس فرنسية ، وأن فرنسا هي صاحبة الحق فيها ، وأنها قد لحقها الضرر المباشر من جراء اتخاذ حكومة مصر لقرار التأميم .

وكان رَدّ فعل الحكومة المصرية أنْ قامتْ هي الأخرى بطرح القضية على الساحة الدولية أمام محكمة بال بسويسرا خاصة ، وأن البنك السويسري كان قد أبلغ الحكومة المصرية أن فروعه سوف تضع أموال الشركة تحت تصرُّفها ، لأن هذه الحسابات كانت باسم الشركة ، وليست باسم الحكومة المصرية .

وبدأ تبادل المذكرات بين محامي الشركة ومحامي الحكومة المصرية ، اللذين كانا سويسريين ، وكان عرض القضية بهذه الصورة يحمل في طياته مخاطرة شديدة لأن المحامي المتولي القضية المصرية سويسري وليس مصرياً ، وكانت خسارة القضية تعني

ضياع قناة السويس وفقدان مصر لشرعيتها أمام المجتمع الدولي .

وكان الحل الأسلم هو فتح باب المفاوضات بين الحكومة المصرية والحكومة الفرنسية [1] ، وحضر للتوسط في هذه المفاوضات كل من « داج همرشلد » أمين عام الأمم المتحدة يرافقه « أوجين بلاك » رئيس البنك الدولي ، حيث توجها إلى القاهرة ، والتقيا بالدكتور عبد المنعم القيسوني أولاً ، ثم مع الرئيس جمال عبد الناصر في نوفمبر ١٩٥٧ م .

وتم الاتفاق على مبدأ قيام مصر بتعويض الشركة عن التأميم ، وذلك عن طريق قرض يقدمه البنك الدولي لمصر في نظير فائدة معينة يتقاضاها البنك بعد فترة زمنية متفق عليها ، وكانت المشكلة الأساسية في هذه المفاوضات أن الشركة الفرنسية المشاركة في المفاوضات كطرف أساسي أصبحت غير ذات صفة أو وجود منذ قرار التأميم الذي ألغى الشركة الأجنبية .

وقد تم تجاوز هذه المشكلة بالاتفاق على شخص بعينه ليمثل وفد الشركة في المفاوضات ، وهو « جورج بيكو » ليرأس طرف الشركة في هذه المفاوضات ، ورغم الاعتراض الذي أبداه بعض المشاركين لكونه كان رئيساً للشركة ، لكن رُفضت هذه الاعتراضات ، وتم قبول شخصه ليمثل وفد الشركة نظراً للصلاحيات التي كانت لديه ، والكفاءة التي كان يتمتع بها .

واختير للوفد الفرنسي عضوان آخران ، هما « شال سبوفورد » محامي الشركة و « جون فوستر » الوزير الإنجليزي السابق مع وجود فريق مِن خبراء وفد الشركة - كان من بينهم جان بول كالون رئيس جمعية فردينان ديليسبس للصداقة المصرية الفرنسية حالياً والمستشار بمجلس الدولة الفرنسي وقتها واثنان آخران .

أما الطرف المصري فكان يمثله محافظ البنك المركزي المصري ، ومدير بنك باركليز المُؤمم ، ورجل من الخارجية المصرية علاوةً على برهان شعيد رئيس قسم المنازعات بمجلس الدولة ، والمحامي حسن بغدادي ، والأستاذ مصطفى الحفناوي .

وبدأت المفاوضات في شهر فبراير ١٩٥٨ م في روما تحت رعاية وفد من البنك

---

(١) كان سفير فرنسا في مصر وقتها هو شقيق رئيس الشركة بيكو .

الدولي يمثله « إليف » نائب رئيس البنك الدولي ، و « كلارك » المستشار القانوني الفرنسي وغيرهم ، ونزل الوفد الفرنسي بفندق « هاسلر » المُطل على ميدان الشعب ، وكنيسة سان بيتر (القديس بطرس) بالفاتيكان ، ونزل العمري محافظ البنك المركزي المصري بفندق « جراند أوتيل » ، بينما نزل باقي أعضاء الوفد المصري بفندق فلورا بشارع « فينيتو » .

وجرت المفاوضات بمبنى منظمة الأغذية والزراعة ، حيث حُجِزت لهذا الغرض إحدى القاعات الرئيسية ، وقاعة لكل وفد للتشاور بمفرده ، وفي الجلسة الأولى قرأ كلُّ وفد مذكرته الخاصة ، وفي الجلسة الثانية المنعقدة في اليوم التالي قام الوفد المصري بدعوة الوفد الفرنسي إلى لقاء غير رسمي بفندق « جراند أوتيل »

واستمرت المفاوضات عدة أسابيع حول الجوانب المالية الخاصة بالتعويض دون إحراز أي تقدُم يُذكر ، وفي ٧ إبريل عام ١٩٥٨ م ذهب نائب البنك الدولي إلى القاهرة ، وتم تحديد مبلغ ٢٨ مليوناً و ٣٠٠ ألف جنيه مصري (٣٤ مليار فرنك فرنسي) كتعويض قَبلته الشركة بصعوبة بالغة ، وتم الاتفاق على سداد المبلغ على ٤ دفعات .

وفي الجولة الثانية من المفاوضات التي بدأت في ٢٥ إبريل الجاري ظلت المفاوضات تدور في حلقة مُفْرغة دون الوصول إلى نتائج هامة أو حلول قاطعة ، وذلك لوجود معضلة رئيسية ظلت بلا علاج ، إذ كيف يمكن سداد قيمة التعويض لشركة ليس لها وجود ، ولم يكُنْ من المنطق أن يتم رفع قيمة الأسهم لكل مالك على حِدَة .

وانتهت تلك الجولة كذلك بغير حَلٍّ ، وتم الاتفاق على عقد جولة جديدة من المفاوضات بمعهد الاقتصاد السياسي ، ولم يُتوصل فيها كذلك لحل ، لكن الرئيس جمال عبد الناصر استطاع أن يحسم هذا الخلاف أخيراً ، حيث أرسل مندوباً عنه بالحل الجذري للمشكلة القانونية ، وكان هذا الحل متجسداً في كلمة قالها الرئيس : « نترك لكم اسم السويس .. ونحتفظ نحن بالقناة » .

هذا يعني تغيير اسم الشركة من شركة قناة السويس إلى الشركة المالية للسويس وبالفعل انعقدت الجمعية العمومية للشركة ، وأقرَّت ذلك التغيير وتم التوقيع على

الاتفاقية النهائية بين الطرفين في جنيف ، في الساعة الرابعة والنصف بعد ظهر يوم ١٣ يوليو ١٩٥٨ م .

وتم بمقتضاها الموافقة على سداد المبلغ المحدد ، وألاّ تطالب مصر بأية أموال للشركة في الخارج ، وتم إيداع هذه الاتفاقية في الأمم المتحدة كاتفاقية دولية وضعتْ نهاية لواحدة من أكبر الأزمات الدولية التي شهدها النصف الثاني من القرن العشرين (١) .

اتفاقية الأسس الموقعة في روما
في ٢٩ إبريل ١٩٥٨ م

تم تسوية أزمة التعويضات بين الحكومة المصرية وأصحاب أسهم الشركة الأجنبية للقناة . والتي عُدِّل اسمها إلى شركة السويس المالية ، وتم الاتفاق على دفع التعويضات كما يلي :

تدفع الحكومة المصرية مبلغاً يعادل ٢٨,٣ مليون جنيه مصري (ثمانية وعشرين مليوناً وثلاثمائة ألف من الجنيهات المصرية) ، ويتم سداد المبلغ كما يلي :

دفعة أولى مقدارها ٥,٣ مليون جنيه مصري (خمسة ملايين وثلاثمائة ألف من الجنيهات المصرية) ، والباقي على الوجه الآتي :

١ يناير سنة ١٩٥٩ م	٤ مليون	(أربعة ملايين جنيه مصري)
١ يناير سنة ١٩٦٠ م	٤ مليون	(أربعة ملايين جنيه مصري)
١ يناير سنة ١٩٦١ م	٤ مليون	(أربعة ملايين جنيه مصري)
١ يناير سنة ١٩٦٢ م	٤ مليون	(أربعة ملايين جنيه مصري)
١ يناير سنة ١٩٦٣ م	٤ مليون	(أربعة ملايين جنيه مصري)
١ يناير سنة ١٩٦٤ م	٣ مليون	(ثلاثة ملايين جنيه مصري)

مع مراعاة عدم احتساب فوائد على الأقساط السابقة واحتساب الأقساط على أساس تثبيت سعر الدولار الأمريكي بمقدار ٢,٨٧٥٥٧٦ في مقابل الجنيه المصري الواحد ، ويدفع ٤٠ % على الأقل من كل قسط بالجنيه الإسترليني .

---

(١) جزء من مقال بعنوان [أسرار المفاوضات بعد تأميم القناة] للكاتب الصحفي ولسيم ويصا ، نشرته أخبار اليوم ص ٢ بتاريخ ٢٧ صفر ١٤٢٠ هـ ـــ ١٢ يونيو ١٩٩٩

الباب الخامس

مشروعات تطوير قناة السويس

الفصل الأول

إنجازات تحققت في عهد مبارك

شهدت القناة في عهد الرئيس محمد حسني مبارك منذ توليه الحكم عام ١٩٨١م إلى الآن إنجازات ضخمة في حَفْر وتوسيع القناة والقدرة على تشغيلها ، مما انعكس إيجابياً على إيراداتها .

لقد مرَّتْ القناة بسلسلة طويلة من أعمال التوسيع والتعميق لمجرى الماء بها ، ففي عام ١٩٩٧ م استلمت مصر كراكتين عملاقتين لتدخل الخدمة في هيئة القناة هما : الكراكة (مشهور) ، والكراكة (عزت عادل) ، وهما من أكبر الكراكات في العالم بعمق ٣٠ متراً .

كما تم بناء قاطرتين قدرة ٨٠٠ حصان ، وإنشاء لانشات مختلفة الحمولة والطراز لاستكمال أعمال البناء والتشييد في مدن القناة الثلاث ، وجاري الاستمرار في الأعمال التمهيدية لتطوير القناة وتعميقها ، واستكمال تدعيم وتطوير السقالات والمراسي ، وإنشاء رصيف لورش التحركات ببور توفيق ، وإنشاء كوبري بمنطقة الرسوة مع تدعيم حاجز الأمواج الغربي والشرقي ببورسعيد .

كما تم إنشاء محطتين جديدتين للمياه بالإسماعيلية والسويس ، ومَدّ خطوط مياه جديدة للمحطات القائمة حالياً ، وإنشاء معدية جديدة حمولة ١٥٠ طناً ، وتعديل مراسي المعديات حمولة ٤٥ طناً ، لتصبح حمولتها ١٥٠ طناً [١] .

---

(١) الكتاب السنوي لعام ١٩٩٦ ــ الهيئة المصرية العامة للاستعلامات .

م	البيان	١٨٦٩م	حتى عام ١٩٥٦	١٩٨١م	الآن
١	طول المجرى	١٦٤ كم	١٧٣ كم	١٩٥م	١٩٥ كم
٢	طول الجزء المزدوج	—	١٠ كم	٦٨ كم	٦٨ كم تصل ١١٢ م عام ٢٠١٢
٣	عرض المجرى	٤٤ م	١١٠ م	١٩٠ م	٢١٠ م
٤	عمق الغطاس	٢٢ قدما	٣٥ قدماً	٥٣ قدماً	٥٨ قدما ثم ٦٢ قدما عام ٢٠٠٠ م ثم ٦٦ قدماً عام ٢٠٠٦ تصل إلى ٧٢ قدما عام ٢٠١٢
٥	مساحة القطاع المائي	٣٠٤ م٢	١٢٥٠ م٢	٣٦٠٠ م٢	٧٠٠٠ م٢
٦	حمولة السفينة	٥٠٠٠ طن	٩٠ ألف طن	١٥٠ ألف طن	٢٢٠ ألف طن
٧	عدد السفن العابرة	١٤٠	٣٩٨٣٩٤	أ ٦٤٨٠٥٤ حتى عام ٢٠٠٠ م	
٨	المتوسط اليومي للسفن	٣	٤٠	٦٠	٧٦
٩	الجنسيات المستخدمة	١٥	٥١	١٠٩	
١٠	الإيراد اليومي	١٤٠٠ جنيه	٩٠ ألف دولار	١٨٠ ألف جنيه	٣ , ٥ مليون دولار
١١	الإيراد العام	—	٢٨٥,٧١ مليون جنيه حصلت مصر منها على ٢٠ مليوناً	٣٠ مليار دولار فيما بين سنتي ١٩٥٦ — ١٩٩٦	
١٢	وقت الملاحة	نهاراً	نهاراً فقط حتى أدخلت الملاحة ليلاً في ١ - ٣ - ١٨٨٧	طـوال اليـــــــــوم	
١٣	مشروعات التطوير	—	٧ مشروعات بتكلفة ٥ , ٢٠ مليون جنيه	أول مشروع في هذه الفترة في ٢ / ٥ / ١٩٦١ ثم توالت المشروعات	

جدول يبين تطور القناة منذ نشأتها

يقول الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس : « لقد وضعنا في أولوياتنا المُلِحَّة على أساس تأمين وتحسين حالة المجرى الملاحي باعتباره النشاط الذي يستحوذ على اهتمامنا ونعطيه الأولوية ، وهو ما تؤكده مؤشرات إيرادات العام الحالي أن القناة مُقبلةٌ على زيادة تُقدر بنحو ١٠ % عن العام الماضي ، لتتجاوز هذا العام ٣ مليارات ، وهو ما لم يتحقق من قَبْل في تاريخ القناة .

وتتم هذه الزيادة عن طريق الاهتمام بتطوير وتحسين مجرى القناة ، وذلك بتعميقها لتصل إلى عمق ٦٦ قدماً عام ٢٠٠٦ بدلاً من ٦٢ قدماً الآن ، وهذا يعني تغطية جميع أنواع السفن المُبحِرة في العالم لفترة طويلة قادمة ، ما عدا عدد قليل من السفن يمثلها ناقلات البترول العملاقة ، ونحو ١ % من سنفن الصب التي تنقل الغلال والمواد الجافة كالأسمنت ، في حين أننا نستوعب حالياً منها نحو ٩٩ % حتى حمولة ٢٢٠ ألف طن كاملة الحمولة » .

ويُضيف الفريق فاضل قائلاً أن الرسوم التي تدفعها سفن الحاويات حالياً تمثل ٥٠ % من دَخْل القناة ، وهو ما يزيد عن مليار ونصف مليون دولار سنوياً ، وهو ما يفوق دخل ناقلات البترول التي كانت تمثل في الماضي دَخْلنا الرئيسي .

والسبب في ذلك هو زيادة حجم التجارة الدولية في الحاويات من الجيل الخامس (١) ، وتستوعب القناة حالياً نحو ٨٥٠٠ حاوية سنوياً ، بل وتستطيع استيعاب الأجيال التالية التي تتضاعف حمولتها إلى ١٧ ألف حاوية .

وأضاف الفريق فاضل كذلك أن القناة في عام ٢٠١٢ م سوف تحقق طفرة هائلة من التطور ، فمن المتوقع أن يصل عمق القناة وقتها إلى ٧٢ قدماً ، مما يعني استيعاب سفن أكبر ، كما سيجري زيادة عرض القناة الذي يبلغ حالياً ٢١٠ متراً في المتوسط مع تزويدها بتفريعة جديدة ، يصل طولها إلى ٢٥ كيلومتراً ، ستمتد في المنطقة المحصورة بين الدفرسوار وجنوب القنطرة ، ليصل إجمالي أطوال التفريعات

---

(١) مجموعة من السفن العملاقة ، وقد سُميت بذلك لأنها تطورت ٤ مرات عن ذي قبل .

بالقناة لنحو ١١٢ كيلومتراً ، مما يتيح سرعة المناورة داخل مجرى القناة ، وهو ما يغني عن ازدواجها .

كما أكد رئيس القناة على الزيادة المستمرة في أعداد المرشدين القائمين على العمل في الهيئة ، حتى وصل عددهم حالياً إلى ٣٣٥ مرشداً لمواجهة الإقبال على القناة من خلال ثلاث قوافل يومياً : اثنتين من الشمال ، وواحدة من الجنوب . كما يتولون إرشاد السفن من مناطق الانتظار في التفريعات حتى خروجها إلى البحر المفتوح .

وفي النهاية ، يؤكد الفريق فاضل في ظل تصاعد خطر الإرهاب الذي يجتاح العالم أن أمن قناة السويس جزء مهم من خريطة الأمن القومي المصري ، وأن جميع جهود الأجهزة الأمنية معنيةٌ بحماية الأهداف الحيوية في مصر ، والتي يأتي في طليعتها بالطبع قناة السويس . وعلى هذا فإن هناك عدة سيناريوهات أمنية مُعدَّة لمواجهة أيّ احتمالات لعمل إرهابي أخرق (١) .


■ الفريق
احمد فاضل

(١) أخبار اليوم ص ٣ : ١٧ جمادى الأخرة ١٤٢٦ هـ ـ ٢٣ / ٧ / ٢٠٠٥ م .

الباب السادس

أثر قناة السويس في النمو العمراني

وإنشاء المدن على ضِفَّتَيْها

أسهمتْ قناة السويس إسهاماً واضحاً في إعمار مدن القناة ، ولولا القناة ما كانت مدن القناة التي شُيِّدت لتكون مواني ومرافىء للسفن ، وساهم هذا بلا شك في ازدهار الحركة التجارية بها ، فأصبحت أسواقاً مفتوحة ، وصارت تجتذب إليها الناسَ للبيع والشراء ورؤوس الأموال لعمل المشروعات التجارية والصناعية .

ورغم أن مدن القناة كانت تتأثر سَلباً بما يجري بساحتها من حروب ، إلا أنها كانت ما إنْ تنتهي الحروب ويحلّ السلام حتى تعود لسابق عهدها من العمل والازدهار ، كما شهدتْ تقدُّماً عمرانياً رائعاً جعلها في مَصَافِّ المدن الجميلة .

مدن القناة

تشرف قناة السويس على عدد من المدن قد اكتسبت نتيجة مجاورة القناة أهميتها وشهرتها ، ومن أهم هذه المدن :

بورسعيد :

مدينة مصرية تقع عند نقطة اتصال قناة السويس بالبحر المتوسط ، وقد تأسست هذه المدينة عام ١٨٥٩ م ، لتكون معسكراً للعمال الذين حفروا القناة ، واكتسبت اسمها من اسم والي مصر سعيد باشا ، التي بُنيت في عهده .

وبعد افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ م أصبحت بورسعيد أكثر المواني انشغالاً وحركة ، لكن عندما أُغلقت القناة خلال حرب يونيو ١٩٦٧ م وما بعدها فقدت المدينةُ أهميتها كميناء بحري بصفة مؤقتة ، ولما أُعيد افتتاح القناة عام ١٩٧٥ م أُنشئت بها منطقة للتجارة الحُرَّة تشجيعاً للحركة التجارية بها ، ويبلغ عدد سكانها ما يزيد عن نصف مليون نسمة .

وعن الأصل التاريخي للمدينة ، فليس لها في الحقيقة جذور تاريخية قديمة سوى وجودها على مقربة من موقع مدينة قديمة اندرست ولم يَعُدْ لها وجود ، هذه المدينة

هي مدينة « الفَرَما » (فلوزيوم) Felusium ، والتي كانت من أهم المدن على حدود مصر الشرقية خلال العصور القديمة والوسطى ، وكانت تقع على بُعْد ثلاثة وعشرين ميلاً جنوبي شرق مدينة بورسعيد الحالية .

وقد ضاعت جميع معالم المدينة القديمة بعد أنْ غمرتها مياه البحر المتوسط من الشمال ، وبحيرة البردويل من الشرق ، وبحيرة المنزلة من الغرب ، وقد دارت في هذه المدينة القديمة أهم المعارك التي خاضها المسلمون تحت لواء عمرو بن العاص ﷺ ضد الحامية الرومانية بالمدينة ، وكان النصرُ حليفَ جند الله المسلمين . فما لبثت المدينة أنْ سقطت في أيديهم ، فدخلوها فاتحين (١) .

السويس :

تقع مدينة السويس عند المدخل الجنوبي لقناة السويس ، كما تُطِلُّ على خليج السويس ، وتُعدُّ من أهم موانى مصر على البحر الأحمر ، وقد شهدت هذه المدينة وشعبها الباسل حروباً كثيرة ، ولحق بها دمارٌ شديد من جرَّاء حَرْبَيْ ١٩٥٦ ، يونيو ١٩٦٧ ، مما أدى إلى إغلاق المدينة وتهجير أهلها .

ولم تسترد المدينة أهميتها إلا عندما أُعيد افتتاح القناة للملاحة في ٥ يونيو ١٩٧٥ م ، وأصبح للمدينة أهمية خاصة للميناء ، ولكونها أحد مراكز مصر الصناعية الرئيسية ، حيث تقوم فيها صناعات تكرير البترول وإنتاج الأسمدة .

وقد اتفق أغلب المؤرخين أن السويس المدينة الحديثة حَلَّتْ مكان مدينة القُلزم « Klysma » ، ولم يشذ عن هذا الرأي سوى المؤرخ « ديلمان » الذي ذكر أنهما مدينتان مختلفتان . وقد ذكرها المؤرخ المقريزي ضمن المدن المصرية وإنْ لم يعاصرها .

كما ذكرها ابن زولاق ، وقال عنها : إنها كانت ميناءً تجارياً هاماً للتبادل التجاري بين مصر وبلاد العرب والهند ، وأنها كانت تقع على نهاية خليج القاهرة الذى كان يمتد من النيل ويصبُّ فى خليج السويس الذى أُهمِلَ أمره فى العصر الروماني ، فلما فتح المسلمون مصر شرع عمرو بن العاص ﷺ فى حَفْره بأمر من الخليفة العادل عمر بن الخطاب ﷺ والذى بدأه من الفسطاط ؛ ولم يَمْضِ عام حتى

---

(١) سيناء أرض المعارك ، للدكتور عبد الرحمن زكي – مكتبة الغد طبعة ١٩٩٩ م .

تم شَقُّه بالكامل ، ووصلت من الفسطاط إلى القلزم من خلاله السفن مشحونةً بالأرزاق .

ولم تذكر المصادر متى خُرِبتْ المدينة القديمة ، وبُنِيتْ على أنقاضها مدينة السويس الحالية ، ومن المحتمل أن يكون تلّ القلزم الذى يوجد شمالي مدينة السويس ، ويشرف على جبل سيناء ومياه البحر والمدينة الحالية (السويس) من آثار العصر الإغريقي الروماني .

ولم يذكر شيئاً عن القلزم القديمة بعض المؤرخين أمثال : جرجس القبرصي (عاش نحو عام ٦٠٠ هـ) ، كما لم يُشِرْ إليها المقدسي صاحب كتاب « أحسن التقاسيم فى معرفة الأقاليم » لكنه ذكر تأسيس مدينة « سويس » بدون أداة التعريف ، كما لم يذكرها ابن الجيعان صاحب كتاب « التحفة السنية بأسماء البلاد المصرية» كما نلمس غموضاً فيما أورده كلٌّ من أبي الفداء وابن دقماق (١) .

الإسماعيلية :

أحدث المدن الثلاثة إنشاءً ، وقد تأسست فى عهد الخديوي إسماعيل عام ١٨٦٣ م ، وسُمِّيتْ تيمناً باسمه ، كما أنشأ بها قصراً فخماً له ،وبعد أن أنشأها ضمَّها مع السويس وبورسعيد فى محافظة واحدة ، أسماها محافظة القناة عام ١٨٦٣ م وعُيِّن إسماعيل حمدي بك محافظاً لها .

وقد شهدتْ المدينة الاحتفالات الأسطورية التى أقامها بالمدينة عند افتتاح القناة عام ١٨٦٩ م ، وحضرها ملوك وملكات أوروبا ، ويوجد بالمدينة مبنى الإدارة المسئولة عن تشغيل قناة السويس والذى يُعرف بمبنى الإرشاد ، والذى يعمل به فى خدمة القناة بمدنها الكبرى الثلاث نحو ٢٠ ألف عامل وإداري يقومون بتسيير العمل فى هذا المرفق الملاحى الضخم ، كما يوجد بالمدينة الترسانة البحرية وورشة كراكات هيئة قناة السويس ، وتُطل المدينة على بحيرة التمساح والبحيرات المرَّة .

وتُطِلُّ على القناة مدنٌ أخرى منها : بورفؤاد ، وبورتوفيق ، وفايد ، وأبو سلطان ، والقنطرة ، والفردان ، وسرابيوم ، والشلوفة ، والشط .

---

(١) سيناء أرض المعارك ــ مكتبة الغد ــ طبعة ١٩٩٩ م ــ د/. عبد الرحمن زكي .

مشروعات أسهمت في عمران مدن القناة

كوبرى قناة السويس العلوي (كوبرى السلام) :

أُقيم هذا الكوبرى فى موقع كوبرى الفردان القديم [1] ، وهو يربط بين ضفتي القناة عند الفردان ، يبلغ طوله ٩ كم ، منها ٥ كم على اليابسة ، و٤ أمتار هي طول الجزء المعلّق فوق الماء ، ويبعد الجزء المعلق عن الماء نحو ٧٠ متراً ، ويُعدُّ بذلك أعلى كوبرى فى العالم أُنشيء على أرض مستوية ، كما يُعد هذا الكوبرى هو عروس الكبارى .

ويبلغ ارتفاع أبراج القاعدتين المقام عليهما الكوبرى نحو ١٥٤ متراً لكل منهما صُممت على شكل المسلات الفرعونية ، ويتكوَّن الكوبرى من ٤ حارات وعرض فتحته الملاحية ٣٢٠ متراً ، وقد تم افتتاح الكوبرى فى أكتوبر عام ٢٠٠١ م ، ويُعدُّ هذا الكوبرى ثمرةً للتعاون المصرى اليابانى ، لذا يُعرف أيضاً باسم كوبرى « الصداقة المصرية اليابانية » .

فقد تمَّ البناء بمنحة قدَّمتها مؤسسة « مساعدات التنمية الرسمية اليابانية » ، وذلك أثناء زيارة الرئيس مبارك إلى اليابان فى مارس ١٩٩٥ ، كمشروع مصرى يابانى مشترك ، على أن تتحمل الحكومة اليابانية ٦٠ % من تكاليف إقامة الكوبرى ، والتى يبلغ قدرها ١٣.٥ مليار ين يابانى .

بذلك استفادت مصر من خبرة اليابان الطويلة فى إقامة الكبارى فى اختصار الوقت فى الانتقال من وادي النيل إلى شبه جزيرة سيناء وتنطلق منه المحاور البرية السريعة فى كل اتجاه إلى السعودية ودول الخليج والأردن والعراق وفلسطين ، ومنها إلى سوريا وتركيا ، وهكذا يتعانق على أرض مصر الشرق والغرب وتتلاقى الحضارات [2] .

ترعة السلام :

شهدت مصر فى عهد الرئيس مبارك عبوراً جديداً لا يقل أهمية عن عبور١٩٧٣

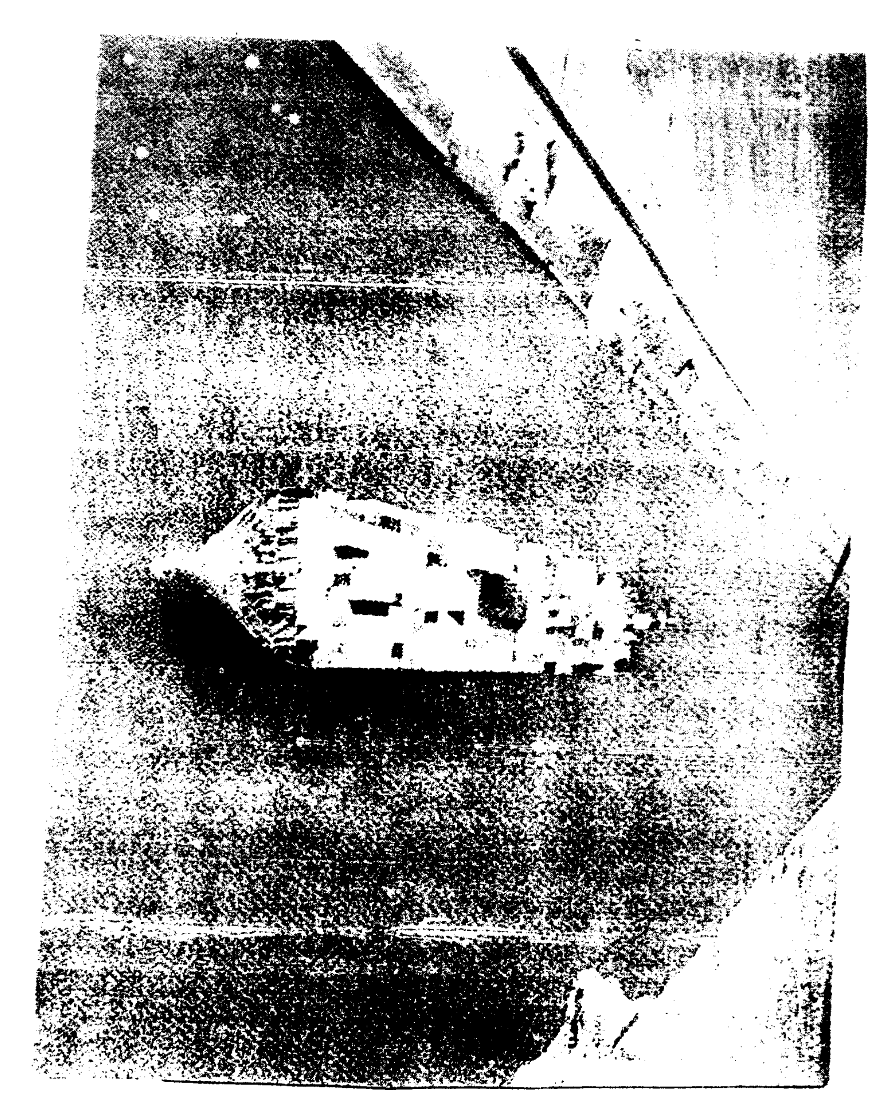
---

(١) افتتح هذا الكوبري في ٢٩ / ٢ / ١٩٦٤ ، ثم ضُرب في حرب ١٩٥٦ م ، ودُمِّر كلياً في عام ١٩٦٧ م .

(٢) الكتاب السنوي لعام ١٩٩٦ ــ الهيئة المصرية للاستعلامات .

فقد أعطى الرئيس مبارك يوم ٢٦ أكتوبر ١٩٩٧ م إشارة بدء انطلاق أول قطرة مياه من نهر النيل إلى سيناء ، لأول مرة فى تاريخ مصر الحديث ، وذلك عَبْر ٤ أنفاق تمر أسفل قناة السويس بنحو ٤٢ متراً ، وبذلك تضاف إلى مساحة مصر المنزرعة نحو ٦٢٠ ألف فدان كما تسهم فى إقامة ٣٧ مجتمعاً عمرانياً جديداً ، يسكنه نحو ١,٥ مليون نسمة [١] .

(١) الأهرام ص ٣ ــ ١٨ / ٧ / ١٩٩٩ م .



الباب السابع

أثر قناة السويس فى تجارة العالم والاقتصاد المصرى

الفصل الأول
إعادة افتتاح القناة للملاحة

تُقدِّر سجلات القناة القديمة الخسائرَ اليومية لوقف الملاحة ما بين ٣٠ ألفاً إلى ٥٠ ألف جنيه يومياً ، وقد ارتفعت بعد التأميم إلى نحو ١٠٠ ألف جنيه يومياً ، ثم قفز هذا الرقم فى الثمانينات من القرن الماضي إلى ٣ ملايين دولار فى اليوم الواحد ، هذا بالإضافة إلى الخسائر التى تصيب السفن التى لا يُتاح لها العبور والهيئات التى تتبعها هذه السفن .

وهناك أسباب عديدة لتعطُّل الملاحة فى القناة ، وإنْ كانت قد قَلَّتْ مُؤخراً بسبب وجود شبكة المراقبة الإلكترونية التى تتيح للهيئة مراقبة السفن المارة بالقناة ، وكان أول حالات تعطل الملاحة فى القناة الغزو البريطاني لمصر عام ١٨٨٢ م ، ولم تَزِدْ مدة العطل عن يومين ، وبعدها عام ١٨٨٥ م اصطدمت الكراكة ١٦ التابعة لهيئة قناة السويس مع السفينة « كوماس ملثيل » ، وتعطلت الملاحة فى القناة إحدى عشر يوماً بسبب غرق الكراكة .

وكانت أخطر حوادث غرق السفن على الإطلاق ما حدث فى ٢ سبتمبر ١٩٠٥ عندما اصطدمت السفينة « جاثام » بأخرى عند الكيلو ١٨ من القناة ، وكانت السفينة الأولى حمولتها ٢٢٠٠ طن ، وتحمل شحنة من الديناميت والمفرقعات ، واضطروا إلى تفجير السفينة للحدِّ من خطورتها ، وقد تسبب ذلك فى توقُّف الملاحة عشرة أيام كاملة .. كما حدثت بعض الحوادث الأخرى ، لكن سرعان ما كان يبادر رجال التطهير لإزالة هذه العقبات .

ثم جاءت الحرب العالمية الأولى لتتوقف الملاحة يوم ٣ فبراير ١٩١٥ م مع الهجوم التركي على القوات البريطانية المرابطة فى القناة . وأثناء الحرب العالمية الثانية قامت

ألمانيا وإيطاليا بنحو ٦٤ غارة جوية فى الفترة ما بين ٢٨ أغسطس ١٩٤٠ إلى ٢٧ يوليو ١٩٤٢ ، وقد ألقت قواتهما عدداً كبيراً من القنابل والألغام المغناطيسية والصوتية فى المجال الملاحى للقناة ، تسبب فى غرق ٦ سفن ووحدات بحرية فى القناة وبوغازَيْ بورسعيد والسويس وتوقفت لمدة ٧٦ يوماً بعد الحرب العالمية الثانية لتنقية مجرى القناة .

واستمرت الملاحة بعدها حتى سبتمبر ١٩٥٢ م عندما غرقت إحدى السفن قرب بورسعيد حمولتها ٧ آلاف طن ، لكنها لم تعطل الملاحة ، واستمرت الملاحة حتى وقع العدوان الثلاثي على القناة ، وغرقت خلاله ٤٨ قطعة بحرية من وحدات الخدمة التابعة للقناة ، كما أصيب كوبرى الفردان الذى يربط الضفة الشرقية بالغربية ، فعطل الملاحة إلى جانب ١٥ وحدة صغيرة من معدات القناة .

ونتيجة لذلك توقفت الملاحة فيها نهائياً لمدة ١٦٥ يوماً ، وتم الانتهاء من تطهير القناة لتُفتتح رسمياً للملاحة صباح يوم الأربعاء ١٠ أبريل عام ١٩٥٧ م ، وقد تكلفت عمليات التطهير فى هذه الفترة ٨٣٧٦٠٤٢ دولاراً أسهمت فى تمويلها ١٠ دول ، وتم سداد القرض بفوائده تماماً فى ١٥ سبتمبر ١٩٥٨ م .

واستؤنفت الملاحة حتى جاءت كارثة العدوان الإسرائيلى على مصر فى ٥ يونيو ١٩٦٧ م ، حيث أُغلقت القناة ابتداءً من هذه الحرب ولمدة ثماني سنوات ، وقد لحق القناةَ فى هذه الفترة من الخراب والدمار ما لا يُوصَف وتحوَّل المجرى الملاحى إلى بحيرة من الألغام من كل الأنواع والأحجام ، أما ضِفَّتا القناة وقاعها فقد بلغ عدد الألغام بها نحو مليون لغم ، وهى نسبة كثافة لا مثيلَ لها ، حتى بين الجيشين الثامن البريطاني وجيوش روميل فى أرض معركة العلمين فى الحرب العالمية الثانية .

ويقول الأستاذ فتحي رزق : « لقد عشتُ ٨ سنوات كاملة من الخامس من يونيو ١٩٦٧ وحتى ٥ يونيو ١٩٧٥ أتابع كل شيء على جبهة القتال ، وأسجل بصورة يومية كلَّ ما يجرى عند القناة .. لقد كانت حالة قناة السويس عقب حرب ١٩٧٢ تحتاج إلى معجزة فى زمن لا يُؤْتَى فيه بالمعجزات .. وفى كل الأحوال ووسط كل الظروف لم يكُنْ أمام مصر والإدارة المصرية فى قناة السويس إلا قبول التحدي » [1]

---

(١) قناة السويس : الموقع والتاريخ ـــ فتحي رزق .

كانت هناك ١٠ عوائق كبيرة تمثلها السفن الكبيرة العملاقة والكراكات الضخمة ، ونحو ١٢٠ عائق متوسط من لانشات ومعديات ودبابات وسيارات عسكرية ، و٥٠٠ عائق صغير من بقايا الطائرات والأجسام الحديدية والحجارة والكتل الخرسانية وغيرها وعشرات الآلاف من الألغام في قاع المجرى الملاحي وعلى ضفّتَيْه بطول القناة كلها .

كما كانت تلال الرمال التي وضعتها إسرائيل على الضفة الشرقية بارتفاعات تتراوح بين ١٨ ـ ٢٠ متراً والتي كانت تغطي شمعات رباط السفن ، ويكفي أن نعلم أن خسائر القناة في المعدَّات طوال ٧ سنوات (من ١٩٦٧ — ١٩٧٣) بلغت ١٥٤ وحدة عائمة من كراكات وقاطرات ولانشات ومعديات ودقاقات ولانشات .

ولعلَّ أخطر العوائق وأكبرها هو سد الدفرسوار الخرساني ، الذي سدَّتْ به إسرائيل المجرى الملاحي في مدخل البحيرات المرة ، لتضمن الانسحاب السريع عند نهاية عملية الثغرة ، لأن المعابر الصناعية تكون مُعرَّضة للضربة المصرية .

وكان هذا السد الخرساني يتكوَّن من ٨ آلاف متر مكعب من الأحجار والأتربة كالتالي : ١٢ ألف كتلة خرسانية زنة الواحدة منها ٤ أطنان ، علاوة على ٣٥٠٤ حجراً زنة الواحد منها ٥ أطنان و١٩ ألف متر مكعب من الرمال والحجارة .

وكان وجه الصعوبة في الأمر عدم توفر الإمكانات بسبب قلة معدات الحفر وخروج أغلبها من الخدمة لما لحق بها من دمار حيث فقدت القناة ٩٠ % من معداتها ، كما كانت موارد مصر ضعيفة بسبب الحروب التي استنزفت مواردها واحتلال العدو الصهيوني لسيناء ، وبالتالي فقدت مصر ٠,٨ من إنتاجها من البترول الذي كان يتركز في سيناء .

ورغم ضعف مواردها فقد حشدت شركة القناة أبناءها تحت قيادة رئيس شركة القناة وقتها المهندس مشهور أحمد مشهور ، وقَبِل رجالنا التحدي كما ظهرت منظومة من التعاون الدولي في إزالة الألغام والسفن الغارقة التي قامت بها انجلترا وفرنسا والولايات المتحدة ، علاوة على قرض تقدمت به اليابان (١) بلغت

---

(١) سافر لليابان لإتمام هذه الصفقة رئيس الوزراء المصري د عبد القادر حاتم حيث أسـهمت مؤسسة التعاون الدولي اليابانية (جايكا) المتخصصة في الدراسات الاقتصادية المتعلقة بالنقل البحري ووفرت بخلاف إتمام الصفقة منَحاً لعشرات من العاملين في هيئة القناة لتدريبهم على العمل البحري [مقال للكاتب الصحفي عبده مباشر ــ الأهرام في ١٨ / ١٢ / ٢٠٠٢ م] .

قيمته ١٤٠ مليون دولار بفائدة ٢ ٪ وفترة سماح مدتها سبع سنوات ، على أنْ يُسدَد على فترة ٢٠ عاماً .

وبالفعل ، استطاع الرجال تحقيق المعجزة فى زمن قياسى ليتم الافتتاح فى يوم ٥ يونيو ١٩٧٥ م ، وبذلك أزالت أيدى أبنائنا الألغام والكتل المعدنية والخرسانية التى كانت تسد مجرى القناة ، كما تمت توسعة القناة لتحقق ازدواجية فى أكثر من ٣٠ ٪ من المجرى الملاحى ، كما تم إدخال التكنولوجيا الحديثة فى إدارتها .

استرد العالم أجمع قناة السويس يوم ٥ يونيو عام ١٩٧٥ م ، وذلك حق وكيف لا يكون حقاً وقد خسر الاقتصاد العالمى نتيجة لتوقف الملاحة بالقناة وفقاً لتقديرات مؤتمر جنيف المنعقد فى أكتوبر ١٩٧٣ ما يعادل ١٧٠٠ مليون دولار سنوياً (١) تحمَّلتها الدول التى تسلك تجارتها قناة السويس نتيجة ارتفاع تكاليف النقل ، ففي حالة تعطلها لا يجد العالم طريقاً يسلكه إلا الإبحار عن طريق رأس الرجاء الصالح وهو فارق شاسع .

فقناة السويس توفر ٦٦ ٪ فى المسافة بين بومباى وأوديسا ، و٥٥ ٪ بين الخليج العربى وجنوه ، و ٤٦ ٪ بين الخليج العربى ولندن ، و٢٥ ٪ بين طوكيو وروتردام ، كما كان يتطلب الدوران حول رأس الرجاء الصالح زيادة عدد ناقلات البترول وزيادة أحجامها لتعويض النقص فى إمكانيات النقل عبر المسافات الطويلة ، كما ارتفعت تكاليف التأمين على هذه الناقلات العملاقة .

أما خسارة مصر فقد كانت ١٤٣٦ مليون جنيه ، منها : ٢٨٥ مليون جنيه أضراراً مباشرة ، و١١٥١ مليون جنيه لتطهير القناة وإعادة الملاحة فيها (٢) .

وبعد افتتاح القناة عام ١٩٧٥ م بدأ التخطيط لمرحلة أخرى من التطوير ، وخلال هذه الفترة زارها الرئيس السادات نحو ٢٠ مرة ليتابع العمل الميداني بنفسه ، واختار يوم ١٦ ديسمبر ١٩٨٠ م ليشهد الافتتاح الثالث للقناة ، وفيه تم الانتهاء من تشغيل التفريعات الثلاث التى تضيف إلى ازدواج القناة مسافة ٦٨ كم (أي ٣٥ ٪ من طول مجرى القناة) لتتمكن السفن خلالها من العبور فى الاتجاهين .

---

(١) أي : ١٣ ملياراً و ٦٠٠ مليون دولار خلال الفترة ما بين (١٩٦٧ ـــ ١٩٧٥) .

(٢) قناة السويس : الموقع والتاريخ ـــ فتحى رزق .

الفصل الثاني
تحديد حمولة السفن والرسوم المقدرة عليها

كان مشروع القناة منذ التخطيط ، وحتى بعد تنفيذه يهدف من ورائه منفذوه إلى نهب خيراته واستنزاف هذا المورد الهام من موارد مصر الأساسية ، ويتضح هذا جلياً إذا علمتَ أن الحكومة المصرية حينما اضطرت لبيع أسهمها ظلت ٦٨ سنة كاملة لا تحصل على مليم واحد من أرباح القناة ، حتى عام ١٩٣٧ م ، حينما وافقت الشركة أن تدفع لمصر تعويضاً قدره ٣٠٠ ألف جنيه سنوياً .

وظل هذا الحال ١٢ سنة ، حتى قررت الشركةُ صرفَ نسبة ٧ % من الأرباح النهائية للشركة سنوياً ، وهكذا حققت الشركة في الفترة التي سبقت التأميم ٢٦ مليار فرنك فرنسي ، وكان نصيب مصر منها هو مليار و ٩٢ مليون فرنك فقط ، وجاء قرار تأميم القناة لتعود الحقوق السليبة إلى أصحابها ، وتصبح القناة شرياناً حيوياً هاماً في اقتصادنا القومي .

أما عن كيفية تقدير حمولة السفن وفَرْض الرسوم عليها ، فإن ذلك يتم بأساليب دقيقة وطرق خاصة ، حيث يتم تحديد الحمولة الكلية للسفينة بقياس حجم الفراغات الموجودة تحت السطح الرئيسي للسفينة ، وأحجام المنشآت والأماكن المغلقة الموجودة فوق ذلك السطح ، ثم قسمة مجموع هذه الأحجام على ١٠٠ في حالة القياس بالقدم المكعب ، أو على ٨٣ , ٢ في حالة القياس بالمتر المكعب .

ويُستنزل (يُخصم) من الحمولة الكلية للسفينة عنصران ، هما : استنزالات الطاقم : وهي الأماكن المُعدَّة لطاقم السفينة ، بشرط ألاَّ يتعدَّى مجموع هذه الأماكن ١٠ % من الحمولة الكلية ، واستنزالات الجهاز المحرك : وهي حجم غرفة الآلات المُسيِّرة للسفينة ، ونفق عامود الرفاص ، ومسقط التهوية .

بالإضافة إلى ٧٥ % من هذا الحجم تمثل مستودعات الوقود اللازمة لتشغيل محركات السفينة ، بشرط ألاَّ يتعدى استنزال الجهاز المحرك عن ٥٠ % من الحمولة

الكلية للسفينة .

أما عن تحديد الرسوم المقدَّرة على كلّ طن فهي تتم نتيجة لدراسات بالغة الدقة تراعي جَعْل قناة السويس أرخص طريق ملاحي لجذب المزيد من السفن إليها ، ومن ناحية أخرى تراعي مواجهة الارتفاع الحاد في الأسعار التي يمرُّ بها العالم .

وتتم هذه الزيادة بأخذ آراء بيوت الخبرة المعتمدة دولياً ، كما يقوم صندوق النقد الدولي بإخطار البنك المركزي المصري بأسعار الصرف للعملات المشتركة في سلة العملات [1] .

---

(١) تشمل سلة العملات (S . D . R) وفقاً لتعديل عام ١٩٧٨م عملات ١٦ دولة ، وهي : الدولار بنسبة ٤٥ % ، واليورو ٢٩ % ، والين ١٥ % والإسترليني ١ % وباقي العملات ١٠ % ، وبرغم اختلاف قيمة كل عملة إلا أنها لا تتأثر بتذبذب سعر الصرف المفاجيء ، لأن أيَّ خَفْض في أيِّ عملة غالباً ما تصاحبه زيادة في عملة أخرى من العملات المشتركة في السلة .

الفصل الثالث
عائدات قناة السويس

أعلن الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة القناة أن عائدات قناة السويس بلغت خلال شهر إبريل عام ٢٠٠٥ (٥ , ٢٨١ مليون دولار) مُحققةً ارتفاعاً عن إيرادها في الشهر نفسه من العام الماضي ٢٠٠٤ ، الذي كان قد بلغ ٩ , ٢٤٨ مليون دولار بزيادة قدرها ٦ , ٣٢ مليون دولار (١ , ١٣ % كنسبة زيادة) .

وقد أعلن أن عدد السفن المارة خلال شهر إبريل ٢٠٠٥ م بلغ ١٤٤٩ سفينة مقابل ١٣٩١ سفينة في إبريل ٢٠٠٤ م . أي : بزيادة قدرها ٥٨ سفينة ، وبلغ إجمالي الحمولات المارة في إبريل ٢٠٠٥ م ، نحو ٣ , ٥٣ مليون طن مقابل ٥٠ مليون طن في إبريل ٢٠٠٤ م . أي : بزيادة قدرها ٣ , ٣ مليون طن [١] .

وأشار مسئول بهيئة القناة أن عائدات قناة السويس حققت في العام المالي [٢] ٢٠٠٣ / ٢٠٠٤ م أعلى عائد سنوي منذ افتتاحها للملاحة لأول مرة عام ١٨٦٩م فقد بلغ إيرادها ٢ مليار و ٨١٩ مليون دولار ، في حين كانت قد حققت في عام ٢٠٠٢ / ٢٠٠٣ م عائداً قدره ٢ مليار و ٣٠٩ مليون دولار ، أي : أن الإيراد زاد مؤخراً بمقدار ٥١٠ مليون دولار .

وقد بلغ العائد السنوي لقناة السويس عام ٢٠٠٤ / ٢٠٠٥ م مبلغ ٣ مليارات و ٨٠ مليون دولار بزيادة قدرها ١٤ % عن العام السابق ، وأشار رئيس القناة أنه من المتوقَّع أن تحقق قناة السويس خلال العام الجاري ٢٠٠٥ / ٢٠٠٦ إيرادات قياسية لن تقل عن ٣ مليارات و ٤٠٠ مليون دولار .

وأشار مسئول بالقناة أنه من المتوقع ألاَّ يقل عدد السفن المارة هذا العام (٢٠٠٦) عن ١٨ ألف سفينة ، مقابل ١٦٨٥٠ سفينة العام الماضي ، وأن تزيد

---

(١) جريدة الشرق الأوسط (عدد ٩٦٦٦) بتاريخ ٨ ربيع الثاني ١٤٢٦ هـ ـ ١٦ / ٥ / ٢٠٠٥ .

(٢) يبدأ العام المالي في مصر في ١ / ٧ ، وينتهي في ٣١ / ٦ .

الحمولات المارة بالقناة لتصل إلى ما لا يقل عن ٦٥٥ مليون طن عام ٢٠٠٦ م ، مقابل ١ ، ٦٢١ مليون طن العام الماضي (٢٠٠٥) [١] .

وأرجع المسئولون هذا الارتفاع إلى حالة الانتعاش التجاري التي يشهدها العالم علاوة على المزايا والتخفيضات التي تقدمها قناة السويس لاجتذاب السفن ، والعمل الدءوب على توسعتها ، كما ساعد نسبياً الزيادةُ الطفيفة على رسوم المرور بنسبة ٣ % اعتباراً من العام الحالي .

كما أسهم في تزايد الإيرادات إسهاماً مباشراً الزيادةُ الهائلة في أسعار البترول في الآونة الأخيرة ، مما سيدفع أصحابَ هذه السفن للعبور من قناة السويس ، بدلاً من استخدام الطريق البديل ، وهو رأس الرجاء الصالح الذي يحتاج إلى قَطع مسافة شاسعة [٢] .

ويقول الفريق أحمد فاضل :

« لذا حرص أصحاب السفن على استخدام الطريق الأقصر الذي يختصر المسافة ، خاصة مع زيادة أعداد السفن المبحِرَة من وإلى الصين والهند ، اللذين ارتفع حجم مساهماتهما في التجارة العالمية ، مما حقق لنا ١٠ % زيادة في الإيرادات السنوية » .

ويرى أيضاً « أن من أسباب زيادة الإيرادات كذلك ارتفاع سعر الدولار ، صاحب أعلى نسبة في سَلَّة العملات ، مما كان له عظيم الأثر في صالح الهيئة وإيراداتها » [٣] .

---

(١) http://www.aljazeera.net

(٢) جريدة الشرق الأوسط العدد (٩٣٩٠) بتاريخ ٢٧ جمادى الآخرة ١٤٢٥ هـ ــ ١٣ / ٨ / ٢٠٠٤ م ، والعدد (٩٦٦٥) بتاريخ ٧ ربيع الثاني ١٤٢٦ هـ ــ ١٥ / ٥ / ٢٠٠٥

(٣) أخبار اليوم ص ٣ ــ ١٧ جمادى الآخرة ١٤٢٦ هـ ــ ٢٣ / ٧ / ٢٠٠٥ م .

الباب الثامن

التحديات التي تواجه قناة السويس

القناة المصرية والقناة الإسرائيلية :

نظراً لأهمية موقع مصر الاستراتيجي الهام ، وتحكُّمها في أهم ممر مائي في العالم ، نظراً لأنها تنقل نحو ١٠ ٪ من التجارة العالمية ، كما تستحوذ على أكثر من ٩١ ٪ من حركة المسار التجاري بين الشرق والغرب ، ولا تستغرق الرحلة عبر القناة أكثر من ١٤ ساعة ، مما أكسبها ثقلاً على المستوى الجيوستراتيجي .

لذا أصبحت مصر هدفاً للكثير من المشروعات والمخططات السياسية والاقتصادية . التي تهدف إلى إفراغ دورها من الفعاليات ، ومحاولة التقليص من أهميتها وتهميشها ، كي لا تعود إلى سابق عهدها من القوة .

من هذه المخططات التي تهدف إلى ذلك مشروعٌ تُلوِّح به إسرائيل هذه الأيام ، وهو مشروع شَقِّ قناة إسرائيلية تربط بين خليج العقبة والبحر المتوسط باعتبارها التصوُّر البديل لقناة السويس المصرية .

وأحدث نسخة من هذا المشروع عُرضت على مجموعة دول الثماني الكبرى التي اجتمعت أخيراً في اسكتلندا ، والتي تم على أساسها الموافقة للسلطة الفلسطينية على صرف معونات اقتصادية كنوع من الدعم ، مقابل موافقتها على الاشتراك في المشروع مع الأردن وإسرائيل .

وفي الحقيقة أن فكرة مشروع شَقِّ هذه القناة بدأت من الناحية التأسيسية قبل إنشاء إسرائيل ١٩٤٨ على يد المغتصب الصهيوني بأكثر من نصف قرن ، حيث كان « تيودور هرتزل » قد أدمجها في النسخة الأصلية لمشروعه ، الذي كان يهدف لإنشاء وطن قومي لليهود على أرض فلسطين .

ثم عاود « ديفيد بن جوريون » طَرْح هذا المشروع مُجدداً عقب قيام دولة إسرائيل وعرضه على حليفتيه بريطانيا وفرنسا ، وظل هذا المشروع يلُوحُ في الأفق ويتوارى وفقاً للظروف السياسية التي تسيطر على أجواء المنطقة ، وقد ظلت الفكرة

أملاً يراود القيادات السياسية في إسرائيل باعتباره أداة لإضعاف القوة الاقتصادية المصرية ، وتجريداً لها من أهم محاور ارتكازها الاقتصادية الهامة .

والأخطر في الأمر أن فكرة شَقّ هذه القناة المنافسة لقناة السويس ليست سوى جزء من منظومة إسرائيلية لإشعال المواجهة الاقتصادية مع مصر ، وسيجري تنفيذ المشروع وفقاً للوثائق الإسرائيلية على مرحلتين سيتم تنفيذ المرحلة الأولى منها في أسرع وقت ممكن بعد الدراسة التي سيجريها البنك الدولي على المشروع ، وسيتم بموجبها استغلال فارق المنسوب بين البحر الأحمر والبحر الميت ، حيث ينخفض الأخير منهما عن سطح البحر مسافة ٤٠٠ متر .

وذلك لتوليد الكهرباء الناتجة عن إدارة التوربينات على غرار فكرة السدّ العالي، وتستثمر هذه الطاقة الكهربية في تحلية مياه البحر ، ومن المخطط أن يتم شفط المياه من البحر الأحمر ، وتوصيلها إلى البحر الميت عبر قناة أو مجموعة من الأنابيب بطول ١١٠ ميلاً بتكلفة ٤ مليارات و ٥٠٠ مليون دولار ، سَيُمولها مستثمرون من الولايات المتحدة وكندا وبريطانيا .

وتتلخَّص أهم الفوائد التي سيحققها المشروع في أربع نقاط :

(١) في مجال توليد الكهرباء حيث تُقدّر الدراسات الأولية أن المشروع سيوفر لإسرائيل ٥٠ % من استهلاكها من الطاقة .

(٢) ستُمكّن إسرائيل من حَلّ أزمة المياه العذبة التي تواجه إسرائيل ، ويُسبّب نقصُها مشكلةً حقيقيةً لها .

(٣) سيُؤدّي حَلّ مشكلتيْ المياه والكهرباء إلى إحداث تغيُّرات ديموجرافية واسعة خاصة في منطقة النقب ، لأن استصلاح الأراضي للزراعة والسكن يقتضي بالضرورة تدفُّق الملايين من المهاجرين للمنطقة الجنوبية من فلسطين .

(٤) سيساعد المشروع في تطوير مفاعلات إسرائيل الذرية من ناحيتين :

الأولى : استبدال البترول المستخدَم في غُرَف الاحتراق بالطاقة الكهربية .

الثانية : استخدام جزء من المياه في تبريد المفاعلات ، بدلاً من التبريد المتَّبَع حالياً باستخدام الكهرباء ، لأنه شديد التكلفة .

أما المرحلة الثانية من المشروع التي تصل بين البحر الميت والبحر المتوسط ، فسيتم

إرجاؤها حالياً (١) وإنْ كانت المرحلة الثانية تتكوَّن أساساً من خمسة مشروعات متضافرة في إطار متكامل ، وهذه المشروعات كالتالي :

[١] إنشاء خطّ سكة حديدية من ميناء إيلات إلى ميناء أشدود ، أو ميناء عسقلان على البحر المتوسط .

[٢] إنشاء قناة بحرية عميقة وواسعة تربط بين ميناءَيْ إيلات على البحر الأحمر وميناء أشدود على البحر المتوسط .

[٣] إنشاء طرق برية حديثة تسير في نفس الاتجاه مما بين هذين الميناءين .

[٤] إنشاء مطارات بالغة الحداثة .

[٥] استقطاب مشروعات خطوط أنابيب البترول والغاز الطبيعي من الخليج العربي وروسيا ، لتنتهي عند عدة موانئ إسرائيلية تُطّل على البحر المتوسط علاوة على خطوط أنابيب بترولية ، تقع بين ميناءي إيلات وأشدود .

وجميع هذه الطرق والوسائل والأنابيب والمطارات ستعمل في خدمة النقل البحري الدولي والتجارة العالمية ، بحيث تتحول إسرائيل إلى مركز توزيع سلعي عالمي .

ويرى الفريق أحمد فاضل رئيس قناة السويس : « هذا المشروع لن يتم البدء في تنفيذه قبل عامين على الأقل ، ولا يُقلقنا على الإطلاق من الناحية التجارية ، لأن كلّ الشواهد تؤكد أن « قناة البحرين » الإسرائيلية غير ملاحية ، ولا يمكن استخدامها كخطّ ملاحي ، ولا تصلح لإبحار سفينة ، ولا يَرْقَى مستواها كي تكون مجرد ترعة صغيرة » (٢) .

ورغم أن القناة المصرية ستظل صاحبة الأفضلية والامتياز في الموقع والسَّبْق في اختصار الطريق ، فالقناة الإسرائيلية المقترحة من المُقدّر أن يبلغ طولها ٣١٨ كيلومتراً تقريباً ، وهو ما يماثل ١٩٣ % من طول قناة السويس ، مما يؤثر على زمن

---

(١) أخبار اليوم ص ٣ ، ١٧ جمادى الآخرة ١٤٢٦ هـ ــ ٢٣ / ٧ / ٢٠٠٥ م .
(٢) المصدر السابق .

رحلات السفن وتكاليف استهلاك الوقود ، والتي تزيد من تكاليف رحلات السفن عن مثيلاتها في قناة السويس بنسبة ٣٣ ٪ .

كما ستتعرض السفن المارة في هذه القناة إلى درجة انحراف ملاحي كبير نسبياً حينما تخرج إلى البحر المتوسط ، بالمقارنة بما يجري في قناة السويس ، مما يؤثر تأثيراً سلبياً على زمن ومسافة الرحلة والتكاليف الاقتصادية .

أما بالنسبة للتكوين الميكانيكي والجيولوجي للتربة ، فإن المنطقة التي ستُشق فيها القناة الإسرائيلية بدايةً من قمة خليج العقبة إلى البحر الميت التي تتميز بوجود الصخور النارية الصلبة .

أما المنطقة الممتدة من شمال البحر الميت إلى ساحل البحر المتوسط ، فتتكون في جانب منها من طبقات من الصخور الرسوبية الجيرية ، وطبيعة هذه الأراضي الصخرية ترفع تكاليف شَقِّ القناة ، ويستغرق ذلك زمناً أطول في الحفر .

كما أن القناة ستمر على صحراء النقب مخترقة الأراضي الإسرائيلية - الفلسطينية ، مما سيؤثر بلا شك تأثيراً كيمائياً على مصائد وخزانات المياه العذبة التي تزود السكان والزراعة والصناعة والمشروعات الخدمية الأخرى التي تعتمد على المياه العذبة في تلك المنطقة .

كما سيعمل على تهديد البيئة والثروة الطبيعية في خليج العقبة ، وذلك بسبب حرمان هذا الخليج من هدوئه التاريخي [١] ، حيث ستعمل عمليات شفط المياه بعنف على تغيير سرعة التيارات المائية داخل الخليج ، مما سيقلب طبيعته البحرية رأساً على عقب .

كما ستحدث إثارة للزلازل بسبب التصدعات التي سيحدثها وَقْع سقوط المياه على سطح البحر الميت التي تقع داخل الفيلق الجيولوجي الواقع بين إفريقيا وآسيا الذي يوجد به أضعف وأرقَ طبقة أرضية على كوكب الأرض .

---

(١) يتميز خليج العقبة بأنه متحف مائي طبيعي للأحياء المائية نظراً لأنه هادئ وعميق قد احتفظ منذ آلاف السنين بطبيعته ، حيث يحده من الجنوب مضيق تيران الذي يعمل كمصدات للأمواج ، مما جعله مأوى للأحياء المائية النادرة والشعاب المرجانية .

وعلى الرغم من الصعوبات التي تعتري إقامة القناة الإسرائيلية المزعومة ، إلا أن إسرائيل تحاول أن تكسب بعض المميزات لنفسها على حساب قناة السويس مثل : زيادة عرض القناة وعمقها عن مثيلتها في مصر ، نظراً للإمكانات الهائلة المُتوقع وصولها إلى إسرائيل (١) .

لكن الخطورة الرئيسية التي ينطوي عليها هذا المشروع هي آثاره الجانبية الخطيرة على دول الجوار ، حيث يؤثر في المستقبل على التوازن الاستراتيجي بالمنطقة بإعادة نشر التوزيع السكاني في صحراء النقب .

ويؤكد الخبير الاستراتيجي د . محمد نبهان سويلم أن المشروع سيعمل على إعمار جنوب إسرائيل بكثافة سكانية كبيرة من المستوطنين والمهاجرين اليهود ، بما يحرم العرب من فرصتهم في الوصول إلى تلك الأماكن من الأرض .

ويرى المحلل العسكري د . محمود خلف كذلك أن خطورة المشروع تتمثل في إعادة التوزيع السكاني ، وتغيير الاتزان الديموجرافي عن طريق خلخلة الكثافة السكانية لإسرائيل من الناحية الشمالية ، حيث إن مساحة لا تزيد عن ٢٢ ألف كيلو متر مربع وفقاً لحدود ما قبل ١٩٦٧ م يسكنها نحو ٥ ملايين و ٥٥٠ ألف نسمة من الممكن أن يتضاعفوا إذا تم استزراع صحراء النقب على مياه المشروع بعد إنشاء ١٠٠ مستوطنة تضيف حوالي ٣٥ % من مساحة إسرائيل كمستوطنات غير شرعية .

كما يلفت د . خلف الانتباه إلى أن أعين إسرائيل تتجه إلى أموال الخليج لبيع مشروعات المياه وتحليتها في المنطقة العربية المتعطشة للمياه ، مما سيساعد على الدمج الإسرائيلي في منطقة الخليج ، وهذه ورقة سياسية رئيسية ، يمكن استثمارها عند التفاوض حول الأراضي العربية ، مقابل تنظيف المنطقة من أسلحة الدمار الشامل .

---

(١) مقال للأستاذ سمير معوض بعنوان : [قناة السويس والقناة الإسرائيلية .. الفُرَص والتحديات] باب المقالات الأسبوعية ، إصدار مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية التابعة لجريدة الأهرام .

ويتعجب الخبير العسكري قائلاً : « إن المثير في الأمر أن جامعة الدول العربية حتى الآن لم تتناول المشكلة بالمناقشة والدراسة والبحث » .

ويرى د . عادل سليمان المحلل السياسي والاستراتيجي والمدير التنفيذي لمركز الدراسات المستقبلية أن المشروع يمثل جرس إنذار لمصر ، كي تُهرع في أثره ، في تنافس اقتصادي ضخم من الدرجة الأولى ، بسبب قدرة المشروع الإسرائيلي على جـذب رؤوس الأمـوال الأجنبيـة ، وخَلْـق مصـا لح مشـتركة بـين دول الأردن وفلسطين وإسرائيل .

وهـو ما يحتم علينـا الإسـراع في تنفيـذ مشـروعاتنا القوميـة في شـرق بورسـعيد وغرب خليج السويس ، بل والإسراع في تطوير وتنمية سيناء ككل ، حتى نُعظّم من قدراتنا ، ونعززها إزاء هذا المشروع الإسرائيلي (١) .

---

(١) أخبار اليوم : ص ٣ ، ١٧ جمادى الآخرة ١٤٢٦ هـ ـــ ٢٣ / ٧ / ٢٠٠٥ م .

دور قناة السويس في مواجهة التحديات

دعوة لزيادة الاستثمار

تبلغ الطاقة الاستيعابية للقناة بنحو ٧٦ سفينة يومياً . أي ٢٧٧٤٠ سفينة سنوياً ، لكن لأسباب فنية وإدارية تَدنَّى هذا الرقم إلى نحو ١٤٠٠٠ سفينة سنوياً في الأعوام الأخيرة (٣ , ٣٨ سفينة يومياً) ، كما أن ظروفها الحالية غير مهيأة لاستيعاب السفن ذات الأحجام الكبيرة ، بينما يقدم ممر رأس الرجاء الصالح البديلَ المنافسَ لقناة السويس .

ولو تم عمل مجرى ملاحي مزدوج منذ البداية من عند المدخل الشمالي إلى المدخل الجنوبي لتضاعفت الطاقة التشغيلية للقناة ، إلى نحو ٥٦ سفينة سنوياً .

ومن العوامل الأخرى التي قللتْ من قدرة قناة السويس على اللحاق بركْب المتغيرات الدولية التي تتحرك بسرعة مذهلة نحو المستقبل ، هو عدم الاهتمام بضِفَّتي القناة ، رغم كَوْنها امتدادات أرضية فريدة لاستضافة الاستثمارات الدولية المباشرة ، التي يبحث عن نقاط التميّز تلك التي تتجاوب مع صناعة النقل البحري في عصر تسعى فيه الدول إلى إدماج صناعة الخدمات في اقتصادياتها ، باعتبارها نشاطاً إنتاجياً يُلبي الحاجات الدولية .

فنجد أن قطاع الخدمات في الهند يسهم بنسبة ٥١ ٪ من دَخْلها القومي ، كما أن دولة مثل إندونيسيا قد جنت من نشاط إصلاح وصناعة السفن أكثر من ٢ مليار دولار ، كما أن نشاط تزويد السفن بالوقود أمدَّها بمبلغ ٥ مليارات دولار أخرى ، كما بلغت صادرات ماليزيا للعالم الخارجي في عام ٢٠٠٢ م ما قيمته ٢٠٠ مليار دولار ، رغم أن صادراتها في أوائل السبعينات لم تتعدَ ملياري دولار (٢ مليار دولار) ، وهو الرقم المماثل حالياً لصادرات مصر .

لذا فإن الواجب يحتم علينا ألاَّ نقفَ بقناة السويس في منتصف الطريق ، ونجعلها حائرة ما بين تجديد وتنشيط قواها الإنتاجية ، التي تتطلبها الأسواق العالمية

وبين الرضا بما هو كائن رغم ما يجري حولها من تحديات .

فلا ينبغي الزَّهْو بأن شريحة قناة السويس تمثل ما يناهز ١٠ % من جملة التجارة العالمية ، وقد تصل إلى ١٢ % أو ١٥ % ، ولن يحدث هذا إلا مع تجاوز المفهوم الذي يعتبر مجرى قناة السويس مجرد حارة أو زقاق بحري ، يكرس كلَّ طاقته الإنتاجية للتعامل فقط مع أجساد السفن دون حمولاتها وشحناتها من السلع والبضائع والمعدات والتجهيزات والبشر .

وبالتالي تزيد من دخلنا القومي ، ونستجلب بذلك دخلاً إضافياً من الاستثمارات تكفل لمصر تحدى أيِّ محاولة للنَّيْل من دور مصر ، وأهميتها الاقتصادية [١] .

---

(١) مقال للأستاذ سمير معوض ، بعنوان : [قناة السويس والقناة الإسرائيلية .. الفُرَص والتحديات] باب المقالات الأسبوعية ، إصدار مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية التابعة لجريدة الأهرام .

المراجـع

أولاً : الكتب :

[١] أبطال الفرقة ١٩ : مقاتلون فوق العادة ، الفريق يوسف عفيفي — دار الصفوة للطباعة والنشر والتوزيع بالقاهرة ، ط ٢ ، ١٩٩٢ م .
[٢] بلبيس : بلد الأنبياء والمرسلين ، السيد محمد عاشور ، دار الأمل بالجيزة ، ط ١ ، ١٩٩٨ م
[٣] صانع النصر : سيرة المشير أحمد إسماعيل ، د . محمد الجوادي — دار جهاد للطبع والنشر بالقاهرة ، ط ٣ ، ٢٠٠٣ م .
[٤] العمليات الحربية على الجبهة المصرية : جمال حماد — القاهرة ط ١ ، ١٩٩٩م .
[٥] البحيرات المصرية : جميل علي حمدي — الهيئة العامة للاستعلامات بالقاهرة ١٩٩٥ م .
[٦] قناة السويس الموقع والتاريخ : فتحي رزق — القاهرة ، ط ١ ، ١٩٨١ م .
[٧] سيناء أرض المعارك : عبد الرحمن زكي — دار الغد بالقاهرة ط ١ ، ١٩٩٩م .
[٨] حرب رمضان الجولة العربية العسكرية : اللواء حسن البدري ، العميد أركان حرب ضياء زهدي ، القاهرة ط ١ ، ١٩٧٤ م .
[٩] حرب أكتوبر : مذكرات الجمسي ، محمد عبد الغني الجمسي — القاهرة ط ٢ ، ١٩٩٧ م .
[١٠] الكتاب السنوي : الهيئة العامة للاستعلامات بالقاهرة ١٩٩٦ م .

ثانيا : صحف وإصدارات :

[١] أخبار اليوم : ٢٧ صفر ١٤١٠ هـ ، ١٢ / ٦ / ١٩٩٩ م .
[٢] أخبار اليوم : ٢٨ رجب ١٤٢٣ هـ ، ٥ / ١٠ / ٢٠٠٢ م .
[٣] أخبار اليوم : ١ / ١ / ٢٠٠٠ م .
[٤] أخبار اليوم : ١٧ جمادى الآخرة ١٤٢٦ هـ ، ٢٣ / ٧ / ٢٠٠٥ م .
[٥] الأهرام : ١٨ / ٧ / ١٩٩٩ م .
[٦] الأهرام : ١٨ / ١٢ / ٢٠٠٢ م .
[٧] الشرق الأوسط : عدد ٩٦٦٦ ، ٨ ربيع الثاني ١٤٢٦ ، ١٦ / ٥ / ٢٠٠٥
[٨] الشرق الأوسط : عدد ٩٣٩٠ ، ٢٧ جمادى الآخرة ١٤٢٥ هـ ، ١٣ / ٨ / ٢٠٠٤ م .
[٩] الشرق الأوسط : عدد ٩٦٦٥ ، ٧ ربيع الثاني ١٤٢٦ هـ ، ١٥ / ٥ / ٢٠٠٥ م .
[١٠] العربي : (العدد ٩٥٧) . [١١] مجلة الفاتح : (العدد ٢٠) .
[١٢] أيام مصرية : (العدد ١٠) ١٢ / ١٠ / ١٩٩٩ م .

مواقع على شبكة النت

* http : //
www.asharqalawsat.com/details.asp?section=6&article=29955&issue=9665.96666 ' (24/5/2005
* http : //
www.aawsat.com/details.asp?section=6&issue=9390&article=249890 (24/5/2005)
* http : //
www.al-araby.com/articles/957/050501-957-invo3.htm(24/5/2005)
* http : //
www.sis.gov.eg/on/ine/note/ahtml/an181222b.htm (25/5/2005)
* http : //
www.eg.emb-japangoin/a/economic/grantaid.htm (25/5/2005)
* http ://
www.alfaris.net/vb/showthread.php?p=120982#post120982 (26/5/2005)
* http ://
www.acpss.ahram.org.eg/ahram/2001/1/1/week217.htm(26/5/2005)
* http ://
www.sis.gov.wg/child/swis1.htm(26/5/2005)
* http ://
www.arabvoice.com/3%20History.htm
* http ://
www.ar.wikipedia.org/wiki(8/12/2005)
* http ://
www.elaph.com/elaphwep/elaphwriter/2005/12/109391.htm
* http ://
www.aljazeera.net/NR/exeres/f820CD7-CD82-434B-AB19-814290F61FFC.htm.C8//2/2005

فهرس الكتاب